



DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2021.2.8>

UDC 338.47:656(470+571)
LBC 65.9(2Рос)37-72

Submitted: 17.02.2021
Accepted: 03.03.2021

DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN RUSSIA

Ekaterina V. Kryukova

Astrakhan State University, Astrakhan, Russian Federation

Abstract. The article discusses the prospects for the development of international transport corridors, taking the positive and negative factors into account. The international transport corridor is the backbone of a national or international transport system, which provides significant international freight and passenger traffic between separate geographic areas, taking modern geo-economic conditions into account. The main goal of the prospects for the international transport corridors development is to ensure international transportation and promote the development and strengthening of world economic ties. The shortest and most economically profitable land, water and air communication between the countries of Europe, the Mediterranean, the Near and Middle East with the regions of Russia, as well as the states of the Caucasus, Central Asia, the Persian Gulf are carried out through the region of Southern Russia. Therefore, the transport complex of Southern Russia is the most important component of the Russian Federation's transport system. Analysis of the state of the transport sector of the economy of the South and North Caucasus of Russia based on the results of 2016-2017 shows that the most difficult problems of its development include: a considerable backlog in the material and technical base of transport infrastructure compared to global standards; uneven development of individual industries and territorial complexes of macro-regional transport system; disproportion of infrastructure facilities in the industry; inadequate funding that does not meet the needs for modernization and development of the industry, imperfect mechanisms of its regulation at the federal and regional levels, which is a consequence of the "left-over principle" of the industry development.

Key words: transport system, transport infrastructure, competitiveness of regions, logistics, special economic zones, transport corridors.

Citation. Kryukova E. V. Development of International Transport Corridors in Russia. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Journal of Volgograd State University. Economics], 2021, vol. 23, no. 2, pp. 97-106. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2021.2.8>

УДК 338.47:656(470+571)
ББК 65.9(2Рос)37-72

Дата поступления статьи: 17.02.2021
Дата принятия статьи: 03.03.2021

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

Екатерина Викторовна Крюкова

Астраханский государственный университет, г. Астрахань, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассмотрены перспективы развития международных транспортных коридоров с учетом положительных и отрицательных факторов. Международный транспортный коридор является основной национальной или международной транспортной системы, которая, в свою очередь, обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами с учетом современных геоэкономических условий. Главная цель перспективы развития международных транспортных коридоров – обеспечение международных перевозок и содействие развитию и укреплению мирохозяйственных связей. Кратчайшие и экономически наиболее выгодные сухопутные, водные и воздушные сообщения между странами Европы, Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока с регионами России, а также с государствами Закавказья, Средней Азии, Персидского залива осуществляются через регион Юга России. По этой причине транспортный комплекс Юга России является важнейшей составной частью транспортной системы Российской Федерации. Анализ состояния транспортной сферы экономики

Юга и Северного Кавказа России по итогам 2016–2017 гг. показывает, что к числу наиболее сложных проблем ее развития относятся: существенное отставание материально-технической базы транспортной инфраструктуры от мировых стандартов; неравномерность развития отдельных отраслей и территориальных комплексов макрорегиональной транспортной системы; непропорциональность размещения объектов инфраструктуры отрасли; неадекватные потребностям модернизации и развития отрасли объемы финансирования; несовершенство механизмов ее регулирования на федеральном и региональном уровнях как следствие развития отрасли по «остаточному принципу».

Ключевые слова: транспортная система, транспортная инфраструктура, конкурентоспособность регионов, логистика, особые экономические зоны, транспортные коридоры.

Цитирование. Крюкова Е. В. Развитие международных транспортных коридоров на территории России // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2021. – Т. 23, № 2. – С. 97–106. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2021.2.8>

Введение

Формирование и перспективы развития международных транспортных коридоров (далее – МТК) – это достаточно длительный и сложный процесс, охватывающий не один десяток лет. МТК как неотъемлемая часть мирового хозяйства обладает характерными чертами и имеет свои преимущества и недостатки.

В международных экономических отношениях, торговле, обмене материальными и нематериальными ценностями и благами активно задействована международная, транграничная логистика, которая активно использует международные транспортные коридоры, определяет направления их развития с учетом обеспечения безопасности и защиты окружающей среды, по которым формируются современные логистические цепи поставок, международные товаропроводящие сети.

На сегодняшний день международные транспортные коридоры занимают относительно большую нишу в расширении международного сотрудничества. МТК эффективно обеспечивают решения транспортных вопросов, которые связаны с межгосударственными экономическими отношениями и другими контактами, создающими международную транспортную инфраструктуру и необходимые коммуникации.

В настоящее время главными тенденциями функционирования и перспективного развития транспортных коридоров на территории России являются:

– формирование единого транспортного пространства на основе сбалансированного развития инфраструктуры;

– обеспечение доступности, требуемого объема и высокого уровня конкурентоспособности транспортных услуг, повышение их качества в рамках инновационного пути развития экономики страны и в соответствии с социальными стандартами;

– интеграция в мировое транспортное пространство, наращивание и реализация транзитного потенциала;

– повышение уровня безопасности транспортной системы;

– снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду [Леонтьев, 2012].

Основной импульс развития международных транспортных коридоров

Импульс развитию международных транспортных коридоров способны дать особые экономические зоны (далее – ОЭЗ), расположенные, как правило, в транспортных узлах или на наиболее активных участках транспортных маршрутов.

Изначально они создавались как центры для повышения привлекательности, эффективности и, соответственно, конкурентоспособности регионов. Одним из механизмов стимулирования экономического роста в регионах является создание и развитие ОЭЗ. Началом существования ОЭЗ можно считать 2005 г., когда был принят Федеральный закон от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах».

Модель интегральной оценки эффективности особых экономических зон строится на основе средневзвешенных расчетных значений.

Для оценки эффективности функционирования ОЭЗ количественные индикаторы сгруппированы в 5 блоков:

1) абсолютные количественные индикаторы деятельности ОЭЗ;

2) относительные количественные индикаторы, отражающие результативность функционирования резидентов ОЭЗ;

3) индикаторы количественной оценки эффективности бюджетных расходов всех уровней в создание объектов транспортно-логистической, энергетической, социальной, научной и иной инфраструктуры ОЭЗ;

4) относительные индикаторы количественной оценки, отображающие вклад деятельности ОЭЗ в региональное социально-экономическое развитие или на территории, где она организована;

5) относительные индикаторы количественной оценки, отображающие результативность административного аппарата по исполнению функций по управлению ОЭЗ и созданию объектов инфраструктуры в соответствии с планом развития зоны (в зависимости от типовой принадлежности особой зоны), параметров, которые позволяют оценить результативность функционирования и провести сравнительный анализ территорий с особым режимом хозяйствования с учетом совокупной деятельности как предприятий, имеющих статус резидента, так и управляющих компаний.

Для оценки эффективности функционирования ОЭЗ относительные индикаторы сгруппированы в 3 блока:

1) отношение количества новых рабочих мест, организованных участниками на территории ОЭЗ к численности экономически активного населения;

2) отношение объема валовой выручки от продажи товаров и услуг за вычетом налогов к объему валового регионального продукта региона;

3) отношение объема налогов, уплаченных предприятиями-резидентами ОЭЗ в бюджетную систему РФ к объему налогов, уплаченных в бюджеты всех уровней бюджетной

системы Российской Федерации налогоплательщиками-резидентами региона.

Предлагается введение интегрального показателя эффективности особой экономической зоны в виде аддитивной свертки:

$$\Theta_{\text{ОЭЗ}} = \sum_{i=1}^5 \left(k_i \times \sum_j p_{ij} O_{ij} \right),$$

где $\Theta_{\text{ОЭЗ}}$ – эффективность функционирования особой экономической зоны; k_i – весовой коэффициент i -й группы показателей в общем их объеме ($i = 1..5$); p_{ij} – весовой коэффициент j -го показателя i -й группы (для каждой группы количество показателей различно); O_{ij} – оценочный параметр, соответствующий значению j -го показателя i -й группы.

Влияние функционирования особых экономических зон на региональное социально-экономическое развитие основывается на относительно большей значимости инвестиций как фактора роста валового регионального продукта в регионах размещения особых экономических зон. В качестве метода исследования необходимо использовать регрессионный анализ с фиктивной переменной. Статистическая значимость фиктивной переменной регрессионной модели – это «наличие или отсутствие особой экономической зоны в регионе». В результате полученная регрессионная модель и коэффициенты регрессии интерпретируются следующим образом:

$$Y_i = 57335,7 + 2,69 X_{1i} + 75600 X_{2i},$$

где Y_i – среднедушевой валовой региональный продукт i -го региона, руб. на чел.; X_{1i} – среднедушевые инвестиции в основной капитал i -го региона, руб. на чел.; X_{2i} – фиктивная переменная, означающая наличие или отсутствие ОЭЗ в регионе.

С учетом основных показателей развития экономики регионов методами кластерного анализа можно произвести группировку регионов по однородным группам / кластерам (табл. 1).

Таблица 1

Кластерный анализ социально-экономического развития регионов и распределение регионов размещения ОЭЗ по выделенным группам

Кластер 1	Кластер 2	Кластер 3
регионы с высоким уровнем развития	регионы со средним уровнем развития	регионы с низким уровнем развития

Примечание. Составлено автором.

Выводом служит разделение регионов по группам. В первую группу с высоким уровнем развития экономики преимущественно входят регионы, на территории которых были созданы и эффективно функционируют особые экономические зоны. Заслуживает внимания вторая группа регионов (со средними значениями), которая может претендовать на размещение новых особых экономических зон: данные регионы обладают достаточным экономическим потенциалом, и установление особых условий хозяйствования на определенных территориях может стать катализатором их социально-экономического развития.

Основные тенденции российского рынка грузовых перевозок

Рост мировой торговли – одного из ключевых драйверов развития транспортных систем – в 2018 г. оказался ниже ожиданий. По итогам года он составил 3 % (ранее прогнозировался рост в 3,9 %) против 4,6 % в 2017 г. [World Trade Organization].

В условиях стабилизации российской экономики грузооборот транспорта в России в 2018 г. увеличился на 2,8 %. В качестве основных факторов снижения в 2018 г. ВТО выделяет более слабый рост мировой экономики в сравнении с ожиданиями, нестабильность на финансовых рынках и ужесточение денежно-кредитной политики в развитых странах.

Транспортный потенциал Юга России

В 2017 г. доля транспортного комплекса ЮФО и СКФО в общероссийском объеме

перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования составила 8 % (за последние 10 лет увеличилась на 0,5 %), автомобильным транспортом – 3,8 % (за десятилетие сокращение составило 2 %) [Федеральный портал ... , 2020] (табл. 2).

Закономерным результатом накопившихся в отрасли проблем стали скромные показатели транспортного регионального продукта (далее – ТРП) Южного макрорегиона.

По объему ТРП ЮФО занимает предпоследнее, а по величине ТРП на душу населения – последнее место среди федеральных округов России. Негативным фактором является отсутствие стабильной положительной динамики роста физических объемов ТРП по всем субъектам ЮФО (см. табл. 3).

Совершенно очевидно, что доля транспортной составляющей в отраслевой структуре ВРП ЮФО и СКФО крайне незначительна. Учитывая выгодное географическое положение и потенциал Южного макрорегиона, а также стратегическое значение развития транспортной отрасли для обеспечения экономической безопасности регионов Юга и страны в целом, такое положение дел в отрасли правомерно считать парадоксальным. Неудовлетворительное развитие транспортной инфраструктуры на Юге России связано с ограниченностью ресурсов, выделяемых на эти цели. В последние десятилетия отмечается снижение инвестиций в основной капитал транспортной отрасли экономики ЮФО и СКФО с 50 % в общем объеме инвестиций в регионе в 2000 г. до 27 % в 2017 г. (см. табл. 4).

Таблица 2

Перевозка грузов по федеральным округам РФ, 2017 г.

Субъект	Отправление грузов ж/д транспортом		Перевезено грузов автомобильным транспортом	
	млн т	%	млн т	%
Российская Федерация	1 384,3	100,0	5 403,9	100,0
Южный ФО	98,6	7,1	158,4	2,9
Северо-Кавказский ФО	12,8	0,9	48,6	0,9
Центральный ФО	201,7	14,6	456,7	8,5
Северо-Западный ФО	150,1	10,8	194,1	3,6
Приволжский ФО	197,3	14,3	329,5	6,1
Уральский ФО	179,7	13,0	350,4	6,5
Сибирский ФО	475,5	34,3	320,5	5,9
Дальневосточный ФО	62,3	4,5	99,6	1,8

Примечание. Составлено автором на основе: [Федеральный портал ... , 2020].

Таблица 3

Динамика объемов ТРП регионов Юга России

Субъект	2005, млн руб.	2010, млн руб.	2016, млн руб.	Темп роста, %
Российская Федерация	1 911 644,8	3 957 215,7	6 579 142,8	244
Южный ФО	128 239,7	294 580,0	626 722,4	389
Республика Адыгея	1 566,7	2 029,4	4 110,9	162
Республика Калмыкия	900,8	1 317,8	12 666,2	1 306
Краснодарский край	71 975,5	159 387,8	360 852,3	401
Астраханская область	10 168,5	20 139,5	34 884,0	243
Волгоградская область	17 071,5	46 381,7	58 719,4	244
Ростовская область	26 831,3	66 626,4	105 484,0	293
Северо-Кавказский ФО	43 304,6	77 589,6	136 645,9	216
Республика Дагестан	12 842,8	24 691,9	41 199,7	221
Республика Ингушетия	378,4	1 853,4	4 019,7	962
Кабардино-Балкарская Республика	3 057,2	5 781,5	7 564,3	147
Карачаево-Черкесская Республика	1 003,5	2 444,5	3 365,0	235
Республика Северная Осетия – Алания	3 055,9	6 553,5	11 294,8	270
Чеченская Республика	1 030,5	3 817,5	9 002,4	774
Ставропольский край	21 838,8	32 748,3	60 629,0	178

Примечание. Составлено автором на основе: [Федеральный портал ... , 2020].

Таблица 4

Вклад транспортной отрасли в экономику Юга России

Субъект	ВРП, млн руб.	ВРП на душу населения, руб.	Доля транспорта в ВРП, %	ТРП, млн руб.	ТРП на душу населения, руб.
Российская Федерация	69 254 134,3	472 161,9	9,5	6 579 142,8	44 855,4
Южный ФО	4 896 268,6	298 585,7	12,8	626 722,4	38 219,0
Республика Адыгея	91 352,4	201 918,1	4,5	4 110,9	9 086,3
Республика Калмыкия	56 045,1	201 406,9	22,6	12 666,2	45 518,0
Республика Крым	315 918,5	165 433,8	8,8	27 800,8	14 558,2
Краснодарский край	2 015 934,7	363 731,3	17,9	360 852,3	65 107,9
г. Севастополь	64 163,2	151 862,7	7,9	5 068,9	11 997,2
Астраханская область	338 679,5	332 447,4	10,3	34 884,0	34 242,1
Волгоградская область	743 283,7	292 565,7	7,9	58 719,4	23 112,7
Ростовская область	1 270 891,5	300 186,2	8,3	105 484,0	24 915,5
Северо-Кавказский ФО	1 797 972,3	184 466,3	7,6	136 645,9	14 019,4
Республика Дагестан	597 096,7	197 141,0	6,9	41 199,7	13 602,7
Республика Ингушетия	50 882,9	106 756,6	7,9	4 019,7	8 433,8
Кабардино-Балкарская Республика	132 706,9	153 710,9	5,7	7 564,3	8 761,5
Карачаево-Черкесская Республика	73 151,3	156 602,4	4,6	3 365,0	7 203,7
Республика Северная Осетия – Алания	125 498,3	178 390,3	9,0	11 294,8	16 055,1
Чеченская Республика	166 711,2	118 696,4	5,4	9 002,4	6 409,6
Ставропольский край	651 925,0	232 582,0	9,3	60 629,0	21 630,1

Примечание. Составлено автором на основе: [Федеральный портал ... , 2020].

Международные транспортные коридоры Нижнего Поволжья исторически представляют собой пересечение основных путей из Азии в Европу и с Юга на Север. Создание коридора, соответствующего современным требованиям технического, технологического и организацион-

ного обеспечения, позволит не только оптимизировать грузопотоки внутри страны, но также обеспечить движение трансконтинентальных грузов. В современных условиях основной обмен товарами между Европой и Азией осуществляется по океанским маршрутам, вокруг

материка, а доставка груза занимает от полутора до двух месяцев. Создание современного сухопутного транспортного коридора позволит сократить время доставки до десяти дней.

Рассмотрим международный индекс эффективности логистики (далее – LPI). Он дает качественную оценку страны по шести компонентам на основании мнения торговых партнеров – экспертов в области логистики, работающих за пределами страны.

Международный индекс эффективности логистики – это суммарный показатель эффективности работы сектора логистики, который объединяет данные о шести ключевых компонентах эффективности в единый комплексный показатель: действенность работы таможенных органов, качество инфраструктуры, простота организации международных поставок товаров, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания грузов, соблюдение сроков поставок.

Индекс LPI включает шесть показателей: «Customs» – эффективность работы таможни; «Infrastructure» – оценка качества и наличие инфраструктуры; «International shipments» – уровень конкурентности цен транспортировки; «Logistics quality and competence» – уровень компетенций и качество логистических провайдеров; «Tracking and tracing» – отслеживание передвижения груза по территории; «Timeliness» – количество доставок, своевременно прибывших в пункт назначения.

Индекс LPI – это средневзвешенное значение шести представленных выше показателей. Всемирный банк публикует Индекс эффективности логистики каждые два года.

В таблице 5 представлен рейтинг топ-3 позиций в сравнении России с пятью странами Прикаспийского сообщества.

Как видно из таблицы, Германия занимает первое место с показателем LPI 4,20, затем идут Швеция и Бельгия. По данным 2018 года Россия уступает в эффективности развития логистики своим соседям – Ирану и Казахстану. Отставание от стран лидеров (топ-5) в 2018 г. составило около 60 %, то есть логистика Прикаспийских государств менее эффективна. Хотя есть примеры эффективной работы особых экономических зон, которые занимают первые места в списке лучших мировых экономических зон.

ОЭЗ «Технополис Москва» отмечена сразу в шести номинациях. ОЭЗ заняла призовое место в сфере ГЧП – площадка стала пионером реализации офсетного соглашения в российском здравоохранении между компанией «Биокард» и Правительством Москвы. Соглашение способствует реализации Национальной стратегии борьбы с онкологическими заболеваниями и снижению затрат на лечение. Помимо этого, подписано офсетное соглашение с германской компанией GEMAMED, в декабре 2019 г. состоялся запуск производства медицинских изделий для больных астмой.

ОЭЗ также отмечена за гибкий подход к потенциальным и действующим арендаторам, кластерное развитие площадки, инфраструктуру для работников и сокращение бюрократических процедур за счет работы в режиме единого окна и цифровизации процессов на основе Agile-центра. Отдельно авторы рейтинга выделили зону за поддержку резидентов в период пандемии COVID-19 за счет снижения вдвое арендных ставок.

Особая экономическая зона «Калининград» отмечена в трех номинациях – логистика, новые инвестиции и программа релокации. Авторы рейтинга отмечают, что через реги-

Таблица 5

Международный LPI по рейтингу, 2018

Страна	LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
Германия	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
Швеция	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
Бельгия	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
Иран	2.85	2.62	2.77	2.76	2.84	2.77	3.36
Казахстан	2.81	2.66	2.55	2.73	2.58	2.78	3.53
Россия	2.76	2.42	2.78	2.64	2.75	2.65	3.31
Туркмения	2.41	2.35	2.23	2.29	2.31	2.56	2.72

Примечание. Составлено авторами по материалам: [Global Rankings Logistics Performance Index].

он проходит трансевропейский транспортный коридор, позволяющий соединять Европу и Китай за восемь дней пути. Для удобства логистики помимо морского транспорта регион предлагает два типа железнодорожной колеи – широкой колеи (стандарт стран ЕЭС) и узкой колеи (Европейский стандарт). В 2019 г. швейцарско-шведский производитель электрооборудования АВВ открыл инжиниринговый центр в Калининградской особой экономической зоне. Для привлечения квалифицированных кадров в ОЭЗ Правительство Калининградской области компенсирует расходы на переезд работников из других регионов России в размере до 500 тыс. рублей.

Особая экономическая зона «Иннополис» в Татарстане отмечена в рейтинге за готовность инфраструктуры 5G – сеть запущена на площадке в тестовом режиме для активизации деятельности резидентов в цифровой экономике. Кроме того, «Иннополис» был отмечен за гибкость рабочего пространства и удобства для работников. В ОЭЗ открыт коворкинг для малого и среднего бизнеса и создана уникальная среда для проживания и работы сотрудников компаний и членов их семей с деловой, социальной, образовательной и инженерной инфраструктурой.

ОЭЗ «Дубна» в Московской области отмечена в рейтинге за лучший исследовательский центр. В мае 2019 г. в особой экономической зоне «Дубна» заработал новый инновационно-технологический центр для сборочного и наукоемкого производства. Новые компании-резиденты намерены вложить в свои проекты более 14 млн \$ и создать почти 1 000 рабочих мест.

ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане заняла призовое место за развитие высококвалифицированных кадров. В сентябре 2019 г. в «Алабуге» открыт STEM-центр подготовки персонала, нацеленный на подготовку 100 работников ежегодно по четырем направлениям: лабораторный химический анализ, мехатроника, электротехника и автоматизированные системы управления.

Отдельно в рейтинге выделена ОЭЗ «Ступино Квадрат» за развитие промышленных коворкингов для малого и среднего бизнеса и производственных стартапов. В зоне также построена частная железная дорога,

соединяющая ее объекты с национальной железнодорожной системой.

Международное экономическое издание FDI (далее – Foreign Direct Investment) ежегодно составляет рейтинг самых перспективных свободных и особых экономических зон Global Free Zones of the Year. Оценка FDI Magazine считается одним из самых авторитетных анализов инфраструктурных площадок для бизнеса. В общей сложности в рейтинге 2020 г. оценивалась 61 ОЭЗ по всему миру.

Взаимосвязь транспортной системы и особых экономических зон

Особую роль транспортной системы Юга России и дальнейшего развития транспортного пространства макрорегиона ЮФО и СКФО, по территории которого проходят МТК: «Север-Юг» (на пересечении которого расположена ОЭЗ «Лотос» [Особая ...]), соединяющий страны Восточной, Центральной Европы и Скандинавии с европейской частью РФ и через Каспийское море с Азербайджаном, Ираном, Индией, Пакистаном; «Транссиб», соединяющий Центральную Европу через Москву с Уралом, Сибирью, Дальним Востоком и Китаем или через Юг России с Казахстаном, Монголией и Кореей [Министерство транспорта РФ].

Положительное влияние ОЭЗ на эффективность транспортного маршрута характеризуется не только дополнительным объемом продукции. В еще большей степени на указанный параметр влияет структура грузовой базы, которую поставляет ОЭЗ. Как правило, это готовая продукция, зачастую высокотехнологичная, с высокой добавленной и, следовательно, реализуемой стоимостью. В связи с этим продукция переносится перевозчиком в класс повышенной тарификации, что не вызывает принципиальных возражений грузовладельца. Величина прибыли, получаемой грузовладельцем, – основной мотив при выборе им маршрута, а транспортники при повышении тарификации перевозимой продукции получают дополнительные возможности для покрытия своих затрат. На железных дорогах России «важнейшими факторами, определяющими уровень грузовых тарифов, являются так называемая платежеспособность грузов и затраты железнодорожного транспорта на их перевозку. Относительная значимость этих

факторов менялась на протяжении истории железных дорог – в периоды усиления монополизма дорог увеличивалось значение первого фактора, при усилении конкуренции перевозчиков преобладающее влияние приобретал второй фактор» [Павлов, 2016]. Но положительное влияние ОЭЗ на эффективность МТК высокой тарификацией перевозимой продукции не исчерпывается: важны не только стоимостные показатели продукции, но и натуральные – объем и масса. Продукция, производимая в СЭЗ, имеет многократно меньший вес и объем, нежели сырье и материалы, из которых она выпускается, и удобна для использования контейнерных перевозок.

Оценка опыта создания и функционирования в России ОЭЗ разных типов за 2005–2018 гг. позволяет сделать вывод, что этот процесс далеко не однозначен, непоследователен, противоречив, и доказательств тому немало. Так, например, туристические ОЭЗ в Калининградской области, Краснодарском крае были закрыты из-за отсутствия резидентов, причем не в физическом смысле, а вследствие того, что власти регионов и представители компаний-резидентов не смогли договориться об условиях [Автомобильный портал, 2020].

Сложности возникли и с транспортными ОЭЗ. В портово-логистических зонах в Хабаровском крае и г. Мурманске резидентов так и нет. Первая была под угрозой закрытия, но этого удалось избежать благодаря принятому Правительством РФ решению об ее расширении за счет включения порта «Ванино» [Комаров, 2015]. Решение же о создании ОЭЗ в г. Мурманске изначально было поспешным и экономически слабо обоснованным, поскольку БАМ, заканчивающаяся в ОЭЗ «Советская Гавань», не могла обеспечить закладываемую в изначальной концепции пропускную способность.

Проблема взаимодействия разнообразных видов смешанных перевозок

Проблема взаимодействия разных видов транспорта при мультимодальных (смешанных) перевозках решается давно. Особенности устройства и функционирования каждого вида транспорта накладывают отпечаток на

их взаимодействие. Отечественная и зарубежная практики показывают, что почти невозможно организовать передачу грузопотоков с одного вида транспорта на другой без простоя транспортных средств – без предусмотрения возможности промежуточного складирования груза [Худозаров, 2010].

Например, сегодня российские портовые комплексы Туапсинского и Новороссийского узлов с трудом справляются с объемами «переориентированных» грузов – не хватает складских площадей, производственных мощностей для переработки ежегодно возрастающих объемов. В то же время дальнейшее развитие таких крупных терминалов Южного Региона в портах Новороссийск и Туапсе сдерживается стесненными условиями их размещения в мегаполисах, что требует поиска других способов решения проблемы экспорта российских грузов. Основным способом перевалки грузов с одного вида транспорта на другой является работа через склад (складской вариант). Однако рост объемов перевозок экспортных грузов через порты Юга России опережает развитие их инфраструктуры, а также припортовых станций и подходов к ним. Наблюдается дефицит складских площадей, вследствие чего перевалка грузов чаще осуществляется без складирования, по прямому варианту, что требует содержание дополнительного парка груженых вагонов на станциях выгрузки и дороге. Главными причинами несбалансированности грузопотоков и проблем при перевалке на суда являются следующие:

- использование складских площадей портов в качестве консигнационных складов, когда склады переполнены в ожидании лучшей конъюнктуры рынка или фрахта судов;
- использование вагонов как складов на колесах;
- отсутствие технических возможностей выгрузки вагонов в портах;
- неритмичность при погрузке.

Основным направлением совершенствования взаимодействия разных видов транспорта при этих процессах может стать формирование сети информационно-логистических центров – автоматизированных центров управления составлением и взаимным согласованием графиков подхода транспортных средств взаимодействующих видов транспорта.

Проблемы формирования МТК на Юге и Северном Кавказе выходят за рамки урегулирования собственно транспортных проблем. Их эффективное решение окажет позитивное влияние и на макроэкономические показатели, что выразится в дополнительных доходах государства и других инвесторов от увеличения объемов международных перевозок, совершенствования транспортной инфраструктуры в регионах Юга России. Это будет способствовать активизации межрегиональных и международных связей, интенсификации товарных потоков, расширению туризма.

Выводы

Системный подход к решению транзитных транспортных задач поможет развивать и сервисную сферу макрорегиона. В трансграничной территории округа будут в большей мере востребованы придорожный гостиничный и информационный сервис, инфраструктура туризма и развлечений, услуги здравоохранения и охраны порядка, народные и экологические промыслы. Основные проблемы могут быть связаны с необходимостью повышения качества обслуживания в указанных сферах и сертификацией данных услуг по российским и международным стандартам. Последовательная реализация данного направления приведет к созданию дополнительных рабочих мест в сфере, где традиционно успешны представители различных национальностей Юга России.

Для более полного использования преимуществ географического положения страны, обеспечения возрастающих объемов внешнеторговой деятельности, укрепления роли России в мировой хозяйственной системе необходимо формирование и планомерное развитие российских международных транспортных коридоров как важных элементов создаваемой международной евроазиатской транспортной инфраструктуры.

Исходя из прогнозов возможных тенденций и ориентиров подъема российской экономики и преобразования социальной сферы, можно предложить следующие сценарные варианты будущего развития транспортной системы страны: инерционный вариант, энерго-сырьевой вариант, инновационный вариант.

Инерционный вариант основывается на базе поведения бизнеса с учетом изучения бизнес-среды, возможных вариантов увеличения экспорта, изучения факторов социально-экономического развития.

Энерго-сырьевой вариант основывается на принципе и разработке месторождений полезных ископаемых, а также использования транзитного потенциала.

Инновационный вариант опирается на проекты по строительству крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и создание так называемых «информационных узлов».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Автомобильный портал. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.cia-center.ru/news> (дата обращения: 14.02.2021). – Загл. с экрана.
- Комаров, В. В. Зоны свободной торговли / В. В. Комаров. – М. : Финансы и статистика, 2015. – 160 с.
- Леонтьев, Р. Г. Классификация видов транспорта / Р. Г. Леонтьев // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. – № 2. – С. 14–23.
- Министерство транспорта РФ. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru> (дата обращения: 14.02.2021). – Загл. с экрана.
- Особая экономическая зона “Лотос”. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://www.sezlotos.ru> (дата обращения: 12.02.2021). – Загл. с экрана.
- Павлов, П. В. Институт особых экономических зон в Российской Федерации : монография / П. В. Павлов. – М. : Магистр : Инфра-М, 2016. – 256 с.
- Федеральный портал protown.ru. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://www.protown.ru> (дата обращения: 14.02.2021). – Загл. с экрана.
- Худозаров, Э. А. Разработка технологии интегральных оценок исполнения проектов создания международных транспортных коридоров / Э. А. Худозаров // Транспортное дело России. – 2010. – № 9. – С. 41–44.
- Global Rankings Logistics Performance Index // The World Bank. – Electronic text data. – Mode of access: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (date of access: 12.02.2021). – Title from screen.

World Trade Organization. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <https://www.wto.org/english/news> (дата обращения: 14.02.2021). – Загл. с экрана.

REFERENCES

- Avtomobilnyj portal* [Automotive portal]. URL: <http://www.cia-center.ru/news> (accessed 14 February 2021).
- Komarov V.V. Zony svobodnoj trgovli [Free Trade Zones]. *Finansy i statistika* [Finance and Statistics], 2015. 160 p.
- Leont'ev, R.G. Klassifikaciya vidov transporta [Classification of Modes of Transport]. *Transport: nauka, tehnika, upravlenie* [Transport: Science, Technology, Management], 2012, no. 2, pp. 14-23.
- Ministerstvo transporta RF* [Ministry of Transport of the Russian Federation]. URL: <http://www.mintrans.ru> (accessed 14 February 2021).
- Osobaya ekonomicheskaya zona "Lotos"* [Special Economic Zone "Lotus"]. URL: <https://www.sezlotos.ru> (accessed 12 February 2021).
- Pavlov, P.V. *Institut osobyh jekonomicheskikh zon v Rossijskoj Federacii : monografija* [Institute of Special Economic Zones in the Russian Federation: Monograph]. Moscow, Magister, Infra-M Publ., 2016. 256 p.
- Federalnyj portal protown.ru* [Federal Portal protown.ru]. URL: <https://www.prowtown.ru>. (accessed 14 February 2021).
- Khudozarov E.A. Razrabotka tekhnologii integralnyh ocenok ispolneniya proektov sozdaniya mezhdunarodnyh transportnyh koridorov [Technology Development of Integrated Performance Assessments for Development Projects of International Transport Corridors]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport Business of Russia], 2010, no. 9, pp. 41-44.
- Global Rankings Logistics Performance Index. *The World Bank*. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed 12 February 2021).
- World Trade Organization*. URL: <https://www.wto.org/english/news> (accessed 14 February 2021).

Information About the Author

Ekaterina V. Kryukova, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Management, Astrakhan State University, Tatishcheva St, 20a, 414056 Astrakhan, Russian Federation, krukova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>

Информация об авторе

Екатерина Викторовна Крюкова, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Астраханский государственный университет, ул. Татищева, 20а, 414056 г. Астрахань, Российская Федерация, krukova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9600-6460>