

УДК 656 (470+517.3)

Перспективы развития транспортно-логистической системы России и Монголии

С.С. Древецкая

Байкальский государственный университет, Ленина, 11, Иркутск, Россия
sdrev777@mail.ru

Статья поступила 14.09.2021, принята 18.09.2021

Цель данной статьи – разработка перспективных направлений транспортно-инфраструктурного развития региона на основе решений проблем в транспортной инфраструктуре. Актуальность работы обусловливается геополитическим положением Иркутской области как транспортного моста между Европой и Азией, что выявляет новое качественное содержание региона как пограничной территории. Реализация экономического коридора «Россия–Монголия» и соответствующих инфраструктурных проектов в рамках данной программы невозможна без развития транспортно-логистической инфраструктуры и отсутствия в стратегических программных документах целей ее формирования замедляет поступательное развитие региона и его вхождение в мировую транспортную систему. Стратегические приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры на примере Иркутской области, указанные в работе, обеспечивают реализацию новой транспортной политики, которая соответствует национальным интересам Российских регионов в условиях высокой динамики развития внешнеэкономических связей.

Ключевые слова: региональная экономика, транспортная инфраструктура, транспортно-логистическая инфраструктура, стратегические ориентиры развития, транспортно-логистическая система.

Prospects of development of the transport and logistics system of Russia and Mongolia

S.S. Drevetskaya

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia
sdrev777@mail.ru.

Received 14.09.2021, accepted 18.09.2021

The purpose of the article is to develop promising areas of transport and infrastructure development in the region based on solutions to problems in the transport infrastructure. The relevance of the work is determined by the geopolitical position of the Irkutsk region as a transport bridge between Europe and Asia, which reveals a new qualitative content of the region as a border area. The implementation of the Russia-Mongolia economic corridor and the corresponding infrastructure projects under this program is impossible without the development of transport and logistics infrastructure and the lack of goals for its formation in strategic program documents slowing down the progressive development of the region and its entry into the global transport system. The strategic priorities of the regional transport infrastructure development mentioned in the work, using the example of the Irkutsk region, ensure the implementation of a new transport policy that meets the national interests of the Russian regions in the conditions of high development of foreign economic relations.

Keywords: regional economy, transport infrastructure, transport and logistics infrastructure, strategic development benchmarks, transport and logistics system.

Особое место в экономическом пространстве Сибири и Дальнего Востока занимает Иркутская область. К ее возможностям относится удобство географического положения, которое позволяет региону быть объединяющим звеном транзитных и транспортных путей сообщения Центральной Азии и Европы. По сути, Иркутская область рассматривается как «транспортные ворота» России в Северо-Восточной Азии (СВА).

Выгодное геополитическое положение Иркутской области к регионам СВА на сегодняшний день учитывается правительством РФ принятием программы формирования Экономического коридора «Китай-Монголия-Россия», что несет за собой возникновение новых индустриальных территориально-отраслевых кластеров, промышленных индустриальных парков, развитие новых производств на основе инновационных технологий и формирование интегрированных производственно-транспортных комплексов, которые работают на международной арене. Бесспорно, при существовании условий по развитию механизмов международной кооперации между хозяйствующими субъектами различных государств.

Отметим, что в дорожной карте экономического коридора один из крупнейших инвестиционных проектов – это формирование совместной Монголо-Российской транспортно-логистической компании. Для осуществления этого проекта первоначально требуется развитая транспортно-логистическая инфраструктура, формирование которой позволяет Иркутской области быть равноправным партнером при ее интеграции в мировую транспортную систему.

Следовательно, характерной чертой существования региональной экономики на сегодняшний день является системообразующая роль транспортной инфраструктуры (ТИ). Важность ее развития взаимосвязана с обеспечением ускорения движения потоков пассажиров, товародвижения, сокращением транспортных издержек.

Многие ученые посвящали свои работы исследованию проблем развития транспортной инфраструктуры региона [1, 5, 6, 8, 9, 10]. А.М. Кудрявцев и А.А. Тарасенко рассматривают ТИ как фактор, который обладает способностью в обеспечении целостности терри-

тории региона [8]. По мнению Ю.В. Гольской, ТИ создает синергетический эффект развития региональной экономики посредством осуществления возложенных на нее транспортно-логистических функций [5]. Надо полагать, что геополитический подход к развитию ТИ в условиях региональной специфики определяет стратегические приоритеты ее развития, которые направлены на создание транспортно-логистической системы.

Политике регионального развития в транспортной сфере необходимо отображать особенности нынешнего этапа сдвига производительных сил на восток страны, которые связаны с формированием новых центров грузообразования, и на этой базе строительством транспортно-промышленных поясов, управление которыми необходимо осуществлять транспортно-логистическими центрами [7]. Такой подход позволяет развивать транспортную систему региона и логистику ее работы до конкурентоспособного состояния.

В Российской Федерации в 2014 г. была разработана и принята государственная программа «Развитие внешнеэкономической деятельности» [2]. Целью программы является «усиление позиций в глобальной экономике и повышение вклада внешнеэкономической деятельности Российской Федерации в социально-экономическое развитие страны» [2]. В структуру госпрограммы входят приоритетные проекты «Системные меры развития международной кооперации и экспорт», «Международная кооперация и экспорт в промышленности». В рамках реализации данных проектов предусматривается поддержка несырьевого экспорта с помощью инструмента льготного кредитования приоритетных отраслей, а также снижение издержек экспортёров за счёт снятия административных и инфраструктурных барьеров.

Основные направления Монголии во внешнеэкономической деятельности определены в Концепции внешней политики, утвержденной в 2011 г. [3]. Главным приоритетом Монголии определены дружеские отношения с РФ и КНР и поддержание равных и сбалансированных отношений при развитии расширенного сотрудничества с обеими странами. Цель внешнеэкономической политики Монголии определена: «использование внешних факторов для решения долгосроч-

ных и долгосрочных экономических целей Монголии на основе концепции устойчивого развития и содействие интеграции экономики страны в мировую экономику» [3].

В соответствии с Концепцией внешней политики в 2016 г., в Монголии была утверждена Программа «Монгольский экспорт» («Экспорт дэмжих Үндэсний хөтөлбөр») [4]. Целью программы являются развитие экспортно-ориентированных отраслей, диверсификации структуры экспорта, повышение конкурентоспособности национальных в мире, увеличение экспорта сельхозпродукции, продукции легкой промышленности, продовольственных товаров. В рамках реализации политики по продвижению экспорта планируется снизить барьеры на пути сбыта продукции на внутреннем и международном рынках, стимулировать внешний спрос путем расширения общей тарифной системы, созданной с зарубежными странами, принять меры по развитию трансграничной свободной зоны, созданию благоприятных условий для инвесторов и увеличению иностранных инвестиций.

Анализ правовых основ двустороннего сотрудничества между Россией, Монголией и Китаем свидетельствует об укреплении сотрудничества. В 2009 году уровень двусторонних отношений между РФ и Монголией был повышен с «традиционно добрососедских и партнёрских» до «стратегического партнёрства». В 2013 г. Китай и Россия перешли к «всестороннему стратегическому партнёрству и взаимодействию», в 2014 г. уровень отношений между Китаем и Монголией также был повышен до «всесторонних стратегических партнёрских отношений» [5, 6, 7].

Многостороннее сотрудничество России, Монголии и Китая осуществляется в рамках действующих межправительственных международных организаций: Шанхайской организации сотрудничества, форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) был создан в 2015 г. на базе Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии и Единого экономического пространства как международная организация региональной экономической интеграции. Членами (ЕАЭС) являются Армения, Белоруссия, Казахстан,

Киргизия и Россия. В рамках Союза обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в ключевых отраслях экономики. Особое значение на современном этапе придается продвижению зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем. 8 мая 2015 года было опубликовано «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути». Основными направлениями сотрудничества определены расширение торгово-инвестиционной активности, сотрудничество в развитии инфраструктуры, создание новых механизмов для повышения эффективности двусторонней торговли и инвестиции, увеличение финансового взаимодействия, содействие сотрудничеству с другими международными организациями в регионе.

В 2016 году между РФ, КНР и Монголией было подписано соглашение о создании экономического коридора «Монголия - Россия - Китай» с целью обеспечения условий для расширения и развития трехстороннего сотрудничества путем увязки инициативы Монголии «Степной путь», российской инициативы по созданию ЕАЭС и инициативы Китая «Один пояс, один путь», увеличения торгового оборота между тремя странами, реализации совместных проектов, направленных на обеспечение конкурентоспособности товаров и продукции, облегчение трансграничных перевозок, развитие сотрудничества в отрасли инфраструктуры, туризма, в области охраны окружающей среды, образования, таможи и карантинной системы.

В настоящее время наиболее активно реализуется сотрудничество в области развития транспортно-логистической инфраструктуры. В 2017 г. Россия, Китай и Монголия заключили семистороннее соглашения об углублении сотрудничества в организации контейнерных поездов на маршруте Китай — Европа [8]. В рамках соглашения планируются стимулирование роста объёмов совместных перевозок, создание объектов транспортно-логистической инфраструктуры, внедрение новейших технологий для сокращения вре-

мени в пути следования, усиление информационного взаимодействия в целях упрощения контрольных процедур в пунктах пропуска и сокращения времени таможенного оформления. В декабре 2016 г. между тремя странами было подписано Соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог (ЭСКАТО) [9]. Данное соглашение предусматривает упрощение процедур визового, таможенного, транспортного, фитосанитарного и ветеринарного контроля при осуществлении автомобильных грузоперевозок по экономическому коридору, что позволит сократить сроки доставки грузов.

Развитие транспортной инфраструктуры в рамках реализации экономического коридора Китай-Монголия-Россия способно оказать значительный мультипликативный эффект для развития регионов России и Монголии, а также позволит повысить конкурентоспособность товаров из КНР в ЕС за счет более эффективного и быстрого маршрута доставки. Программа отвечает национальным интересам трёх сторон, подразумевает сопряжение стратегических инициатив развития стран (ЕАЭС, ЭПШП, «Степной путь»). Всё это создаёт благоприятные перспективы развития и закладывает прочную основу для взаимовыгодного сотрудничества государств в трёхстороннем формате.

Среди объективных предпосылок создания транспортно-логистической системы в Иркутской области обмечаются макроэкономические, технологические, институциональные. Интерес, прежде всего, представляют собой внутрирегиональные факторы, среди которых можно назвать следующие:

- благоприятное геополитическое положение города Иркутск. Близость Иркутской области к активно развивающимся странам СВА;

- высокий экологический потенциал территории озера Байкал как объекта мирового природного и экологического наследия. Данный факт формирует возможность роста приграничного туризма со стороны Монголии;

- переход от отраслевой системы управления к преимущественно кластерной политике управления;

- комфортный этносоциальный климат. Существование свободной рабочей силы. Довольно высокий образовательный уровень;

- существование крупнейших промышленных предприятий с элементами высокотехнологичных производств. Большие запасы минерально-сырьевых, лесных и топливно-энергетических ресурсов;

- транспортная инфраструктура, в том числе транзитная транспортная сеть железных и автодорог, международный аэропорт, ключевые для РФ транспортные магистрали: Транссиб, БАМ и ветки «Иркутск – Улан-Батор» дают региону возможность входить в международные транспортные коридоры, расширять транспортно-логистические потоки;

- перспективные торговые связи с Монголией. Большой потенциал в создании совместных предприятий и осуществлении международных проектов. Укреплению действующих гуманитарных и хозяйственных связей с пограничными субъектами (Монголией, Забайкальским краем, Автономным Районом Внутренняя Монголия КНР) способствовало введение с 2014 года безвизового режима между Россией и Монголией.

На сегодняшний день транспортный комплекс Иркутской области представляется всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным. Несмотря на выполнение ключевых индикаторов работы транспорта, существование проблем в этой отрасли стало основным препятствием на пути экономического роста региона и его стратегического развития. На протяжении последнего десятилетия в регионе довольно мало осуществляется строительство новых железных и автомобильных дорог, не в полной мере введены в строй новейшие объекты транспортной инфраструктуры. Для региона характерна тенденция в устаревании основных фондов, что становится причиной повышения расходов по поддержанию их работоспособности. Нынешние темпы инвестиций в основные средства не способны обеспечивать возобновление материально-технической базы транспортной инфраструктуры. А рост объема инвестиций трудно реализовывать посредством средств частных инвесторов, необходимо федеральное финансирование. Модернизированные бизнес-модели развития транспортных операторов сложились не во всех секторах транспортного

комплекса. Нет также и координации, взаимодействия разных видов транспорта. Действующие проблемы в транспортной инфраструктуре усугублены спецификой Иркутской области, как региона, а именно неблагоприятными природно-климатическими условиями, исторически сформированной производственно-экономической структурой, которые оказывают отрицательное влияние на состояние показателей социально-экономического развития региона [1].

Невысокий уровень развития в транспортной инфраструктуре косвенно или прямо все еще остается ключевым ограничителем в развитии всех видов деятельности. Это причина низкой конкурентоспособности товаров, продукции и услуг, которые здесь производятся. Необходимо инфраструктурное и технологическое совершенствование региональной экономики. Отметим, что у Иркутской области есть все предпосылки для того, чтобы через мультипликативный эффект развития транспортной инфраструктуры действенным образом укрепить геополитическое и экономическое положение нашей страны, как ми-

рового финансово-промышленного полюса в центре Евроазиатского континента. Транспортная инфраструктура региона должна быть сформирована не только как единая транспортная сеть России, но и интегрирована как международная транспортная логистическая система.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры (воздушной, водной, автомобильной, железнодорожной), модернизация и сохранение действующей сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения с учетом требований по безопасности дорожного движения дорожной сети Иркутской области должно соответствовать потребностям экономики региона по развитию приоритетных направлений социально-экономического развития: туризм, освоение природных ресурсов, приграничное сотрудничество и другие отрасли.

Основой стратегии формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры Иркутской области должны быть такие направления развития отраслевых комплексов, как (таблица 1):

Таблица 1. Направления развития региональной транспортной инфраструктуры

Основные направления	
<p>Автомобильный транспорт Развитие узловых объектов транспортной инфраструктуры, рост комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Совершенствование подвижного состава пассажирского транспорта. Строительство и реконструкция автомобильных пунктов пропуска через государственную границу в целях развития международных транспортных коридоров и туристического потенциала республики. Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, мостов, мостовых переходов. Оптимизация автодорожной сети. Строительство газозаправочных станций. Строительство транспортно-логистических терминалов и гостиничных комплексов. Внедрение норм топливной эффективности для автодорожного транспорта. Переход на применение транспорта на альтернативной энергии.</p>	<p>Железнодорожный транспорт Осуществление проекта по реконструкции способности Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. Строительство и реконструкция железнодорожных станций региона на условиях государственно-частного партнерства. Развитие путевого хозяйства железной дороги. Строительство новых железнодорожных путей.</p>
<p>Внутренний водный транспорт Возрождение перевозок водным транспортом. Осуществление строительства и реконструкции портов и причальных сооружений в г. Иркутск и вдоль побережья оз. Байкал.</p>	<p>Воздушный транспорт Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Иркутск. Модернизация аэропортов и реконструкция взлетно-посадочных полос.</p>

В связи с этим к главным принятым индикаторам развития транспорта (грузооборот, пассажирооборот, доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, которые не отвечают нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения и т.д.), на наш взгляд, в рамках стратегического развития транспортно-логистической инфраструктуры требуется добавить следующие:

- индексы физического объема инвестиций в основной капитал по ключевым видам деятельности связи и транспорта;
- протяженность путей сообщения;
- сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности и удельный вес убыточных организаций транспорта и связи;
- плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием;
- количество объектов дорожного сервиса, которые расположены на автомобильных дорогах федерального значения;
- наличие гражданских воздушных судов;
- перевозка грузов и грузооборот, регулярные и нерегулярные авиаперевозчики (транспортная авиация);
- ввод в действие основных производственных мощностей транспорта;
- основные фонды и степень износа основных фондов организаций транспорта и связи;
- количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на 100 000 человек населения;
- число терминалов и транспортно-логистических центров.

Ключевое внимание при разработке стратегических приоритетов развития транспортной инфраструктуры необходимо уделять вопросам формирования организационно-функциональной логистической структуры ТИ региона, программа создания которой представляет собой осуществление ряда мероприятий [2, 7]:

- создание региональных транспортно-логистических и информационных аналитических центров;
- совершенствование системы транспортно-логистических предприятий-посредников между производителями и потребителями

региональной продукции внутри Иркутской области и за ее границами в отношении управления материальными потоками области;

- создание и оптимизация терминальной сети на уровне региона;
- координация взаимодействия с международными, федеральными и региональными проектами и программами по развитию ТИ региона;
- создание систем материально-технического обеспечения субъектов ТИ на региональном уровне;
- формирование действенной системы автосервиса на региональном уровне для отечественных и иностранных перевозчиков;
- создание оптово-розничных товаропроводящих предприятий, складов запасных частей, приближенные к основным автомагистралям, через РИАЦ на базе информационно-компьютерной поддержки [3].

Осуществление перечисленных проектов в сфере создания логистической системы Иркутской области обязательно нужно сопровождать мерами государственной поддержки, которые направлены на:

- содействие в включении финансирования проектов в программы поддержки федерального, регионального, муниципального уровней;
- формирование условий для перевозчиков для систематического обновления подвижного состава и совершенствования качества сервиса на условиях предоставления государственных субсидий, в том числе за счет средств регионального и федерального бюджета;
- субсидирование затрат по оплате процентов по кредитам и лизинговым платежам, в том числе на частичной основе;
- мероприятия по сокращению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе поддержка государственных (муниципальных) предприятий городского электрического транспорта, расширение применения природного газа, как моторного топлива;
- применение и развитие механизмов государственного, и муниципального, и частного партнерства.

Чтобы обеспечить выполнение указанных выше проектов по развитию ТИ, требуется

создание системы институционального обеспечения, что включает в себя:

- нормативно-правовое регулирование осуществления проектов;
- модернизацию институтов экономического развития, прежде всего на муниципальном уровне, что обеспечивает осуществление специфических приоритетов развития ТИ;
- выбор и закрепление новых институциональных партнеров в осуществлении инвестиционных проектов, поддержка существующих институциональных партнеров;
- пересмотр новых инвестиционных проектов в рамках транспортно-логистического кластера;
- выработку и технико-экономическое обоснование инфраструктурных проектов, которые имеют возможность их реализовать в рамках международного транспортного коридора «Монголия – Россия»;
- разработку вопросов кадрового обеспечения приоритетных транспортно-логистических кластеров.

Предстоящие изменения в транспортной сфере требуют реорганизации системы управления, а именно:

- структурировать деятельность органов власти;
- перераспределить бюджетные средства с ростом расходов на приоритетные проекты, которые усиливают конкурентоспособность Иркутской области;
- определить приоритетные проекты развития с учетом государственных и ведомственных целевых программ страны;
- создать институциональные условия для развития приоритетных отраслей и комплексов;
- модернизировать сложившуюся институциональную структуру региональной экономики, в части транспортных министерств.

Главным результатом осуществления концепции развития логистической системы

транспортной инфраструктуры будет являться:

- систематическое развитие региональных производительных сил посредством модернизации производственно-технической базы ТИ Иркутской области, формирования складской инфраструктуры и современных транспортных коммуникаций;
- возрастание поступлений в бюджеты всех уровней от расширения потребительского рынка транспортных услуг и функционирования ТИ региона;
- рост качества транспортных услуг в достижении мировых стандартов;
- совершенствование внешнеэкономических связей посредством привлечения зарубежных инвестиций и иностранных предприятий в проекты развития ТИ региона;
- формирование эффективной системы управления процессами взаимодействия субъектов ТИ и региона [2].

Таким образом, дальнейшие исследования, связанные с транспортно-инфраструктурным развитием Республики Бурятия, должны быть направлены на разработку новой транспортной стратегии формирования интегрированной транспортно-логистической системы на базе транспортно-логистических центров.

Транспортная инфраструктура региона должна быть увязана в единую транспортную сеть страны, соединяющую Россию со странами Европы, ближнего Востока на западе и обеспечивающую возможности транзитных перевозок. Благодаря разработке и реализации стратегических ориентиров, как долгосрочной программы развития транспортной инфраструктуры Республики, сформируется новая более сбалансированная модель развития экономики региона, которая обеспечит заметный рост (возможно рывок) конкурентоспособности ее социальной и экономической сферы.

Литература

1. Булатова Н.Н. К вопросу формирования модели инновационно-ориентированного развития транспортной инфраструктуры региона // Вестн. Забайкальского гос. ун-та. 2015. № 8 (123). С. 97-109.
2. Булатова Н.Н. Формирование интегрированной транспортно-логистической системы Байкальского региона // Вестн. ВСГУ. 2015. № 4. С. 154-161.
3. Булатова Н.Н., Алексеев В.М., Алексеева В.В. Политранспортная система Республики Бурятия. Современное состояние и перспективы развития: моногр. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУ, 2013. 232 с.

4. Гасанов М.А., Омаров А.З. Транспортная инфраструктура - фактор устойчивого развития // Экономический Портал [Электронный ресурс]. URL: <http://institutiones.com/general> (дата обращения: 23.09.2021).
5. Гольская Ю.Н. Транспортный инфраструктурный капитал и эффекты влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2013. Т. 2. С. 151-153.
6. Киселенко А.Н., Сундуков Е.Ю., Тарабукина Н.А., Киселенко А.А. Существующие подходы моделирования развития транспортной системы региона // Вестник ИБ. 2015. № 11. С. 18-23.
7. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы. Проблемы формирования и развития: моногр. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2013. 328 с.
8. Кудрявцев А.М., Тарасенко А.А. Методический подход к оценке развития транспортной инфраструктуры региона // Фундаментальные исследования. 2014. № 6-4. С. 789-793.
9. Проскурина И.Ю., Макаров Д.Б. Приоритетные направления развития региональной транспортной системы // Лесотехнический журнал. 2014. № 3. С. 320-330.
10. Руднева Л.Н., Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования // Рос. предпринимательство. 2015. № 24. С. 139-144.