

Третьяк Виктория Викторовна

trtjakvic@mail.ru

Россия, Санкт-Петербург

Международный банковский институт

191023, Санкт-Петербург, Невский пр., 60

Профессор кафедры мировой экономики и менеджмента,
доктор экономических наук

УДК 332.14

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Аннотация

Обосновано, что эффективное использование транзитного ресурса региона возможно только при условии разработки соответствующей стратегии, целью которой является создание условий и реализация мероприятий, обеспечивающих развитие и эффективное использование транзитного потенциала региона. Предложены методические подходы к формированию стратегии развития транзитного потенциала региона. В основе этой стратегии находятся параметры скорости, стоимости, сервиса, стабильности. Предложена последовательность этапов реализации стратегии развития транзитного потенциала региона.

Ключевые слова

Регион, транзитные ресурсы, стратегия, транзитный потенциал, модернизация, транспортная система, интеграция, инвестиции, инновации.

Tretjak Victoria

trtjakvic@mail.ru

Russia, St. Petersburg

International Banking Institute

191023, St. Petersburg, Nevsky prospect, 60

Professor of chair world economy and management,
doctor of economic Sciences

DEVELOPMENT STRATEGY OF REGIONAL TRANSIT POTENTIAL

Abstract

It was proved that the effective use of regional transit resource is possible only under the condition of appropriate strategy development, which aims at the creation of conditions and implementation of measures to ensure the development of regional transit potential. The article offers the methodical approaches to the formation of transit potential of a region, which is based on the parameters of speed, cost, service and stability. A sequence of steps of development strategy realization of regional transit potential was offered.

Keywords

Region, transit resources, strategy, transit potential, modernization, transport system, integration, investments, innovations.

Эффективное использование транзитного ресурса региона возможно только при условии построения соответствующей стратегии, целью которой является создание условий и реализация мероприятий, обеспечивающих развитие и эффективное использование транзитного потенциала региона.

Для реализации транзитного потенциала целесообразно использовать логистические принципы, направленные на обеспечение налаженного взаимодействия всех процессов таким образом, чтобы необходимая продукция требуемого качества и в необходимом объеме была доставлена в конкретное место и в оговоренное время при оптимальных для клиента затратах [1; 2], а именно:

- принцип системного подхода предполагает обеспечение целостности как результата исторического развития и учета интересов участников всех процессов;

- принцип тотальных затрат означает учет не только бухгалтерских расходов, но и альтернативной стоимости реализации тех или иных процессов;

- принцип глобальной оптимизации целей и задач отдельных участников процессов реализации транзитного потенциала для достижения эффективного распределения ресурсов входа;

- принцип логистической координации и интеграции в отношении всех процессов от входа и до выхода;

- принцип развития логистического сервиса предполагает обеспечение гибкости и надежности за счет применения соответствующих технологий и условий их использования;

- принцип моделирования и информационно-аналитической поддержки для принятия наиболее взвешенных управленческих решений с учетом нескольких вариантов развития ситуации;

- принцип TQM (total quality management) общего управления качеством для максимального удовлетворения потребностей конечных потребителей экспорта транспортных услуг.

В рамках долгосрочных перспектив развития транспортной системы региона выделяют три модели развития транзитного потенциала (рис. 1) [3].



Рис. 1. Модели развития транзитного потенциала региона в рамках развития его транспортной системы (составлено по источнику [3])

Первая модель – модель экстенсивного развития – направлена на обеспечение внутренних перевозок, импорта и отечественного экспорта. На сегодняшний день данная модель является морально устаревшей и с точки зрения интеграции в мировую транспортную систему – пассивной и экстенсивной по своей сути. Вторая – задекларированная, но не реализованная модель – представляет собой сочетание характеристик модели экстенсивного развития с участием в международных транспортных коридорах. Третья модель – наиболее перспективна, поскольку представляет собой модель интенсивного развития, сочетающую элементы второй модели с активными действиями по формированию конкурентоспособной региональной транспортно-логистической системы. Данные модели не являются взаимоисключающими. Наоборот, они взаимосвязаны, и третья модель интегрирует все потенциальные эффекты развития транспортной системы региона. При этом индикатором начала развития как по второй, так и по третьей модели является освоение транзита. Транзит в большей степени, чем экспорт или импорт, отражает транспортную привлекательность региона и уровень интеграции транспорта региона в мировую транспортную систему [3].

В современных условиях быть регионом исключительно в качестве транзитного пространства является наименее выгодным вариантом развития. Подобное использование коммуникаций может давать определенные эконо-

мические выгоды, однако принципиальных положительных изменений в экономику региона принести не сможет. Гораздо весомее представляется участие региона в техническом обеспечении строительства и эксплуатации коммуникаций. При этом под влиянием развития транзитных коммуникаций на прилегающих территориях возможно создание новых коридоров развития, включая освоение новых природных ресурсов и размещение производств по переработке перемещаемых грузов [7, с. 311].

Данные обстоятельства обуславливают необходимость перехода от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития транзитного потенциала на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг. Переход к интенсивному, инновационному развитию транзитного потенциала региона требует принятия адекватных стратегических решений на долгосрочную перспективу. В основе стратегии развития транзитного потенциала региона должно быть достижение мультипликативного эффекта в целом по экономике посредством усиления регулирующей роли государства.

Анализ проблем реализации транзитного потенциала приводит к необходимости расширения и интенсификации процессов модернизации материально-технической базы национальной транспортной системы [8]. Согласно классическому определению, под модернизацией понимается совершенствование, улучшение, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества.

Особую важность представляет выбор пути модернизации из двух альтернатив: сверху или снизу. При выборе первого пути – сверху – роль государства сводится к жесткому регулированию, к концентрации ресурсов, необходимых для массивованных инвестиций в реконструкцию транзитного потенциала, к выбору стратегических приоритетов и усилению администрирования. Второй путь – снизу – предполагает доминирующую роль низовых звеньев экономики – регионов, транспортных предприятий и их корпоративных объединений, рыночных сил, частной инициативы. При выборе второго пути государству отводится задача создания условий для инициативного хозяйствования.

Общей особенностью этих двух подходов является недостаточный учет пространственного фактора, совокупности территориальных особенностей страны. Между тем долгосрочные стратегии и планы развития, направленные на модернизацию транзитного потенциала региона, должны строиться на основе учета уже имеющегося транзитного потенциала регионов.

Процесс модернизации должен охватить не только производственные, но и вспомогательные и обеспечивающие звенья, то есть весь хозяйственный механизм и устройство работы транспорта. На концептуальном уровне целесообразно использовать универсальную модель «пяти модернизаций», предлагаемую Н.Ю. Ткаченко [8]. Ориентирами в проведении модернизации должны стать европейские и мировые стандарты по различным аспектам выполнения транзитных перевозок. Характеристика каждого из представленных направлений приведена в табл. 1.

Таблица 1. Характеристика направлений модернизации транзитного потенциала региона (составлена на основе [8])

Направление модернизации	Характеристика направления
Модернизация технологии	Охватывает вопросы повышения технологического уровня транзитных перевозок и работы всей транспортно-транзитной системы за счет внедрения передовых технологий. Особое место должно уделяться внедрению информационных технологий. Принципиальными вопросами являются технологическая унификация работы элементов системы, согласование технологических параметров работы со странами партнерами
Модернизация системы управления	Должны быть устранены слабые места в системе управления, улучшена организация процесса перевозок и процесса управления для удовлетворения требований рынка. Совершенствование управленческих и организационных структур должно базироваться на новых принципах эффективности управленческого процесса, на экономии и результативном использовании ресурсов, оптимизации механизмов управления в плане гибкости, точности действия и т.д.
Модернизация инфраструктуры	В области транзитных перевозок может быть задействована инфраструктура различных типов, каждый из которых имеет свою специфику в плане набора услуг, ориентации на различные сегменты рынка, модели развития, достижения конкурентоспособного уровня
Модернизация системы безопасности	Требования безопасности на современном этапе выступают приоритетом при выполнении транзитных перевозок, вводят ряд новых критериев эффективности работы транспорта. Необходимо учитывать, что различные уровни, сферы и направления обеспечения безопасности перевозок также имеют свои особенности. Важно расширять работу с потребителями услуг и углублять международное сотрудничество
Модернизация системы качества	Качество транзитных услуг выступает важнейшим фактором получения конкурентных преимуществ, поэтому модернизация должна носить опережающий характер на основе прорывных проектов. Повышение качества услуг должно носить общий характер, охватывать стратегические перспективы транзитного потенциала. Механизмы повышения качества должны быть построены на основе имплементации мировых достижений (ISO), повышении уровня информатизации и автоматизации

По указанным направлениям необходимо провести глубокие преобразования для достижения необходимого уровня функциональности и эффективности транзитного потенциала [8].

Стратегия развития транзитного потенциала региона должна базироваться на стратегии развития транзитного потенциала государства, что включает определенные «... целевые доминанты: обеспечение высокого уровня функциональности транспортного комплекса, формирование конкурентоспособного технико-экономического уровня транзитных перевозок, повышение экономической эффективности транзитного сектора» [8, с. 60].

Согласно представленному Всемирным Банком отчету «Налаживание связей для повышения конкурентоспособности», в котором приведена оценка стран согласно индексу эффективности логистики (LPI) 2016, Россия оказалась на 99 месте среди 160 стран мира (для сравнения: в 2014 г. Россия по данному индексу занимала в рейтинге 90 место).

Индекс эффективности логистики (LPI) используется для измерения эффективности международных цепей поставок. Страны оцениваются по пятибалльной системе по нескольким отдельным характеристикам логистической сферы, как-то: эффективность таможенной обработки груза, возможности организации международных грузоперевозок, эффективность местной логистической инфраструктуры, контроль и отслеживание международных грузоперевозок, расходы на логистику внутри страны, своевременность доставки грузов в пункты назначения (табл. 2) [9].

Таблица 2. Результаты Индекса эффективности логистики LPI [4; 9]

Страна	Интегральный показатель LPI (место)				
	2007	2010	2012	2014	2016
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)
Польша	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)	3,36 (38)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)	3,33 (43)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,75 (77)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)
Узбекистан	2,16 (129)	2,79 (68)	2,46 (117)	2,39 (129)	2,40 (118)
Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)	2,64 (99)	2,40 (120)
Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)	2,21 (141)
Кыргызстан	2,35 (103)	2,62 (91)	2,35 (130)	2,21 (149)	2,16 (146)

В 2016 г. снижение рейтинга России наблюдается по всем показателям, но наиболее значительно – по субиндексам «качество инфраструктуры» (с 77-го до 94-го места), «возможности отслеживания грузов» (с 79-го до 90-го), «простота организации международных перевозок» (со 102-го до 115-го) [4].

Несмотря на существующие недостатки используемой методики оценки эффективности логистики (по признанию самих же исследователей Всемирного банка, данная методика не является чисто научной), ее результаты, однако, дают основание сделать соответствующие выводы в направлении повышения эффективности использования транзитного потенциала.

Развитие транзита не может не сопровождаться повышением требований к качеству транспортных услуг. Это – сокращение транзитного времени, снижение затрат на перевозку, оптимизация тарифов, требования сохранности грузов. Подобные условия можно соблюсти только при развитии методов транспортной логистики, использовании мультимодального транспорта, современных терминалов, формировании эффективных транспортных маршрутов движения грузов, позволяющих осуществлять комбинированное перемещение по схеме «воздух – суша – море» [10].

Сегодня выигрывают страны, реализующие активную транзитную политику, которая направлена на развитие мощностей инфраструктуры транзита, модернизацию подвижного состава, упорядочение процедуры перемещения грузов через границы, внедрение современных технологий перевозок и информационного обеспечения. Для привлечения дополнительных транзитных потоков необходимо внедрение стандартов качества, сервиса и сокращение времени транзитных перевозок, проведение инвентаризации транзитных маршрутов, разработка их паспортов и определение «узких мест», ранжирование проектов развития международных транспортных коридоров в зависимости от степени их готовности [5]. Повышению эффективности использования транзитного потенциала в государственном масштабе будет способствовать упрощение и модернизация процедур при пересечении товарами и транспортными средствами таможенной государственной границы, внедрение процедуры «единого окна» в морских и речных портах, развитие сети грузовых таможенных комплексов и логистических центров в зоне их притяжения к крупным транспортным узлам.

Международная привлекательность транзитных перевозок определяется прежде всего их качеством, то есть объемом и содержанием основных и сопутствующих услуг, что позволяет своевременно перевозить груз через

территорию государства с наименьшими затратами и гарантией сохранности [10, с. 190]. К показателям качества также относят такие показатели, как: своевременность выполнения перевозки (своевременность отправки и доставки груза); сохранность, надежность перевозок; доставку груза «точно в срок»; регулярность доставки; организацию доставки согласно технологии «от двери до двери»; оптимальную дислокацию пунктов отправления и доставки; наличие необходимого перегрузочного оборудования; качество обслуживания клиентов и качество сервисного обслуживания [6, с. 201-203]. Уровень качества транспортировки транзитных грузов также во многом зависит от стабильности политического режима в государстве, прозрачности таможенных процедур, уровня бюрократии и коррупции.

Итак, опыт показывает, что в современных условиях наиболее важны не кратчайшие расстояния, а привлекательные параметры транспортных услуг. В этом вопросе принципиальным является использование формулы, получившей название «четыре “С”», т.е. скорость, стоимость, сервис, стабильность. Данные параметры имеют прямое отношение к оценке конкурентоспособности того или иного маршрута [3].

На основе использования формулы «четырех “С”» на рис. 2 представлены методические подходы к формированию стратегии развития транзитного потенциала региона (рис. 2).

Основными условиями для развития транзитного потенциала специалисты называют «два “Т”»: тарифы и технологии, имея в виду согласованные процедуры обслуживания товародвижения, включая вопросы прохождения грузов в транспортных узлах, на пограничных переходах и т.д. [3].

Технологическое развитие не может обойтись без мер рыночного тарифного регулирования. Эффект подобного регулирования для транспортной системы, для налоговой базы, для всей экономики в свое время точно охарактеризовал С.Ю. Витте: «Тариф должен быть не только для коммерции, но и для государства». С точки зрения государства, развитие транспорта осуществляется не для увеличения сборов налогов от транспорта и не для получения прибыли от транспорта. Развитие транспорта должно служить достижению основной цели – обеспечению социально-экономического развития страны. Транспорт в первую очередь является инструментом обеспечения максимального эффекта в экономике. Ведь макроэкономические эффекты от работы транспорта выше его микроэкономических эффектов на порядок [3].



Рис. 2. Методические подходы к формированию стратегии развития транзитного потенциала региона

Проблемы развития транзита, как и всего транспорта, лежат гораздо шире взаимодействия транспортных организаций. В условиях рынка для транспорта важным фактором является спрос на перевозки, то есть выбор грузоотправителями конкретных маршрутов. Здесь существуют многочисленные факторы, которые не управляются транспортниками. Яркий пример – таможенное регулирование. Исключительное влияние на выбор маршрутов перевозки грузов оказывает правоприменительная практика таможенных органов. Цена простая грузов и товаров в процессе таможенного оформления – это лишь незначительная доля дополнительных платежей в бюджет и ухода товаропотоков на другие маршруты. Схема этапов реализации стратегии развития транзитного потенциала региона представлена на рис. 3.

В связи с этим привлечение транзита – это не только отдельные транспортные проекты и управление развитием исключительно транспорта. Это управление товародвижением во всех его аспектах. Именно в этой области находятся инновационные задачи для управленцев.



Рис. 3. Схема этапов реализации стратегии развития транзитного потенциала региона

Таким образом, развитие транзитного потенциала на уровне регионов – основных составляющих транзитного потенциала страны – выводит на первый план задачу совершенствования коммуникаций, инфраструктуры, правового поля, от решения которых зависит безопасность и рентабельность транзитного маршрута.

Литература

1. Алексинская, Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления: учеб. пособие / Т.В. Алексинская. Таганрог: Издательство ТРТУ, 2008. 546 с.
2. Дунаева, Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05, 08.00.14 / Н.О. Дунаева; [место защиты: Гос. ун-т упр.]. М., 2009. 170 с.
3. Иконников, А. Низкий старт / А. Иконников // Континент. 2007. № 3(188). 14–27 февраля.
4. Индекс LPI-2016: ЕАЭС в минусе по всем показателям [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ap-st.ru/ru/news/11702/04-08-2016/> (дата обращения: 24.02.2017)
5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний документ]. Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/search> (Дата обращения 20.01.2014).
6. Криворучко, О.М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методологія і практика: монографія / О.М. Криворучко. Харків: ХНАДУ, 2006. 404 с.
7. Савельева, С.Б. Транспортная инфраструктура в развитии интеграционных процессов на Северо-Западе России / С.Б. Савельева // Вестник МГТУ. 2005. Том 8. № 2. С. 310-315.
8. Ткаченко, Н.Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины / Н.Ю. Ткаченко // Культура народов Причерноморья. 2008. № 143. С. 59-64.
9. Федоришина, Е. Индекс эффективности логистики 2016 – Германия снова лидирует / Е. Федоришина [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016-germaniya-snova-lidiruet> (дата обращения: 24.02.2017).
10. Шелухин, Н.Л. Тарифная политика как составляющая правового обеспечения международных транзитных перевозок / Н.Л. Шелухин // Проблемы правознавства та правоохоронної діяльності. 2011. № 2. С. 189-193.