

**ДОКЛАДЫ**

**МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ  
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР – ЮГ»**

**Березнов Геннадий Викторович**, доктор экономических наук, профессор  
Астраханский государственный университет  
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а  
E-mail: berezhnov.g52@icloud.com

Реализация транспортного потенциала России является базовым приоритетом для экономики Российского государства. Необходимость опережающего развития национальной транспортной системы обусловлена целым рядом экономико-географических и геостратегических факторов. На современном этапе стимулом и источником актуализации этой задачи является глобализация. Глобализация мировой экономики ставит перед национальными экономиками проблему конкурентоспособности, которая связана с переходом от использования сравнительных преимуществ к формированию конкурентных преимуществ, являющихся результатом использования новой рыночной стратегии, научно-технических достижений, инвестиционной и инновационной поддержки всего производственного цикла. Система международных транспортных коридоров (МТК) на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей. Развитие коридоров полностью определяются императивами новой экономики, которые являются не просто предпосылками развития МТК, а реалиями, следование которым носит обязательный характер. МТК определяются как совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим устройством различных видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и отвечающих стандартам международного уровня. Критериями оценки макроэкономических предпосылок и условий развития транспортного коридора «Север – Юг» на глобальном уровне должна быть конкурентоспособность, позволяющая обеспечить более высокий или уникальный качественный уровень услуг по сравнению с основными мировыми конкурентами, а на межрегиональном уровне – решение проблем территориального развития и определение возможных последствий при различных вариантах решения проблем, связанных с развитием транспортного коридора.

**Ключевые слова:** ключевые факторы глобализации, реализация транспортного потенциала России, условия реализации транспортного коридора «Север-Юг», критерия развития МТК «Север – Юг»

**MACROECONOMIC PRE-CONDITIONS  
OF DEVELOPMENT OF A TRANSPORT CORRIDOR ARE “NORTH – SOUTH”**

**Berezhnov Gennady V.**, D. Sc. (Economics), Professor  
Astrakhan State University  
20a Tatishcheva St., Astrakhan, 414056, Russian Federation  
E-mail: berezhnov.g51@icloud.com

Realization of a transport potential of Russia is base priority for the economy of the Russian state. The necessity of passing ahead development of a national transport system is conditioned by unit by the row of economy-geography and geostrategic factors. On the modern stage a stimulus and source of actualization of this task is globalization. Globalization of world economy puts before national economies the problem of competitiveness, that is related to the transition from the use of comparative advantages to forming of competitive edges, subsequent upon the use of new market strategy, scientific and technical achievements, investment and innovative support of all productive cycle. The system of international transport corridors (MTK) on territory of Russia is formed in accordance with geography and structure of existent and perspective international transport connections. Development of corridors fully determined by the imperatives of new economy, that are not simply pre-conditions of development of MTK, and реалиями, the following carries obligatory character that. MTK is determined as totality of main communications with the corresponding device of different types of transport, concertedly functioning in certain direction and answering the standards of international level. By the criteria of estimation of macroeconomic pre-conditions and terms of development of a transport corridor North-south at global level there must be a competitiveness allowing to provide the higher or unique quality level of services as compared to basic world competitors, and at interregional level is a decision of problems of territorial development and determination of possible consequences at the different variants of decision of the problems related to development of a transport corridor.

**Keywords:** key factors of globalization, realization of a transport potential of Russia, condition of realization of a transport corridor of “North – South”, criterion of development of MTK “North – South”

Реализация транспортного потенциала России является базовым приоритетом для экономики Российского государства. Необходимость опережающего развития национальной транспортной системы обусловлена целым рядом экономико-географических и геостратегических факторов. На современном этапе стимулом и источником актуализации этой задачи является глобализация.

Глобализация мировой экономики ставит перед национальными экономиками проблему конкурентоспособности, которая связана с переходом от использования сравнительных преимуществ к формированию конкурентных преимуществ, являющихся результатом использования новой рыночной стратегии, научно-технических достижений, инвестиционной и инновационной поддержки всего производственного цикла. Это выражается в использовании новых информационных технологий, управленческих систем, инфраструктурных сетей (финансовых, дистрибуторских, информационных, рекламных), т. е. всего того, что определяется как «новая экономика».

Глобализация означает транснациональное функционирование экономики и информации на таком уровне, который обеспечивает прозрачность национально-государственных границ для финансово-информационных систем. Это означает преобладание капитала и информационной свободы над национальными интересами, переход от мировой системы наций-государств к транснациональным системам.

Ещё в начале 80-х гг. XX в. были установлены десять глобальных тенденций, определяющих переход: от индустриального общества к информационному; от развитой техники к высоким технологиям; от национальной экономики к мировой; от краткосрочных задач к долгосрочным; от институциональной помощи к самопомощи; от представительной демократии к непосредственной; от иерархии к сетям; от Севера к Югу; от альтернативного выбора «или – или» к многообразию выбора. Ключевые факторы глобализации – информационный, экономический и технологический.

Отметим одно важное требование, вытекающее из концепции новой экономики, – это преодоление географических, национальных и корпоративных границ в движении товаров и капитала с общей направленностью на экономическую интеграцию. В основе новой экономики лежит радикальное сокращение расходов на взаимодействие, т. е. затрат на поиск информации, координацию, обмен и контроль эффективности. Это достигается за счёт всеобщей компьютеризации и освоения интернета, введения единых стандартов, либерализации рынков и повышения мобильности капитала.

Из сказанного с очевидностью следует, что международные транспортные коридоры являются атрибутом (неотъемлемой частью) новой экономики, поскольку их возникновение и развитие полностью соответствуют её требованиям. Подчёркнём, что императивы новой экономики являются не просто предпосылками, т. е. некоторыми общими условиями развития МТК, их следует рассматривать как реалии, следование которым носит обязательный характер.

Как известно, в целях структуризации направлений транспортных потоков экспертами ООН были сформулированы понятия международных транспортных коридоров (МТК) и транспортных консолидирующих центров (ТКЦ). Международные транспортные коридоры определяются как совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим устройством различных видов транспорта, согласованно функционирующих в определённом направлении и отвечающих стандартам международного уровня. Транспортные консолидирующие центры определяются как общетранспортные узлы, отвечающие стандартам международного уровня, с телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, а также информационно-технологическим обеспечением организации качественного процесса по физическому распределению продукции для конечных потребителей.

Следует отметить, что основой развития международных транспортных коридоров служат транспортные консолидирующие центры, которые определяются как общетранспортные узлы. Методологию развития общетранспортных узлов необходимо рассматривать в контексте сформулированного понятия экспертами ООН международных транспортных коридоров (МТК) и транспортных консолидирующих центров (ТКЦ). Развитие международных транспортных коридоров (МТК) и общетранспортных узлов полностью определяются императивами новой экономики.

Анализ развития консолидированного порта Астрахань за последние 15 лет свидетельствует о том, что методология развития консолидированного порта Астрахань и порта Оля не соотносится с сформулированным понятием экспертов ООН и не отвечает императивам новой экономики.

Морской порт, как и любое предприятие, должен учитывать, что его конкурентоспособность зависит от конкурентоспособности (цены, тарифы и условия предоставления) внутренних товаров и услуг, поскольку он: является потребителем материалов, оборудования и комплектующих, услуг естественных монополий; использует в своей деятельности различные стандарты, технические нормы, процедуры испытаний и сертификации, результаты интеллектуальной

деятельности, которые могут существенно измениться под влиянием мировой экономической интеграции. И, наконец, морской порт объективно является субъектом мировой торговой инфраструктуры и участником глобальной экономики [4, с. 110].

Морской порт – предприятие глобального рынка услуг – таким должен быть методологический принцип управления его развитием, независимо от доли глобальной торговли в его деятельности. Таким образом, в основу формирования базы данных для управления развитием морского порта должен быть заложен принцип системной информации, сопряженной с его деятельностью в открытой экономике.

Международные транспортные коридоры определяются как совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим устройством различных видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и отвечающих стандартам международного уровня. Принципиально важным является также определение концептуального направления, по которому пойдет реализация транспортных коридоров. Возможны два принципиальных решения. Первое – рассмотрение России как исключительно транспортного пространства, выгодного для международных перевозчиков. В этом случае роль России будет пассивна, а экономические выгоды – минимальны. Необходимо обеспечить второй вариант, а именно: вовлечение российских предприятий в техническое обеспечение, строительство и эксплуатации новых коммуникаций, включая производство локомотивов и подвижного состава, а также телекоммуникационного оборудования в сочетании с хозяйственным развитием прилегающих к территории с использованием расположенных там производств по переработке перемещаемых грузов [7, с. 660].

Система международных транспортных коридоров на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей.

Особое положение России состоит в том, что её территория представляет собой естественный мост между Европой и Азией.

В Прикаспийском регионе есть глобальный проект, который давно на слуху. Это второй после Транссибирского стратегический российский транспортный коридор «Север – Юг». Основными аргументами в пользу коридора «Север – Юг» на общероссийском уровне являются не только выгоды, получаемые Россией за счёт организации перевозок, но и вовлечение российских предприятий в техническое обеспечение, строительство и эксплуатации новых коммуникаций в сочетании с развитием прилегающих территории. Его реализация носит проблемный характер. На рисунке представлена схема международного транспортного коридора «Север – Юг». В связи с этим необходимо указать на три важнейшие проблемы, которые рассматриваются в качестве условий реализации транспортного коридора «Север – Юг», – это организация соответствующих грузопотоков, инвестиций и обеспечение соответствия объектов транспортного коридора требованиям электронного бизнеса.

Особо следует отметить, что конкурентоспособность транспортного коридора «Север – Юг» не является очевидной, если ввести некоторые важные качественные критерии в систему её оценки. Если рассматривать только два фактора (расстояние и срок доставки), то коридор «Север – Юг» обладает очень высокой конкурентоспособностью по сравнению с перевозками грузов через порты Европы и российский порт Новороссийск. Если же ввести дополнительные факторы (стоимость обработки транспортных потоков; надежность транспортировки; принцип «единого зонтика» – главный логистический принцип, обеспечивающий минимизацию глобальных транспортных издержек на всем пути следования грузов и др.), то конкурентные преимущества коридора «Север – Юг» становятся не столь очевидными. Так, хотя срок доставки из Азии в Европу по коридору значительно короче, но стоимость перевозки практически одинакова. Кроме того, действуют и другие факторы, снижающие конкурентоспособность коридора.

С точки зрения требований новой экономики весь региональный комплекс МТК «Север – Юг» должен соответствовать следующим критериям:

- наличие мощной сетевой инфраструктуры, обеспечивающей доступ бизнеса и потребителей к сетевым ресурсам;
- реальная интеграция локальных (региональных) рынков капитала в мировой рынок через сетевые ресурсы из любой точки земного шара;
- минимизация ограничений по экспорту и импорту товаров, услуг и информации;
- открытость внутренних рынков капитала, что обеспечивает свободный переток инвестиций в предприятия с высокой доходностью в любой стране.

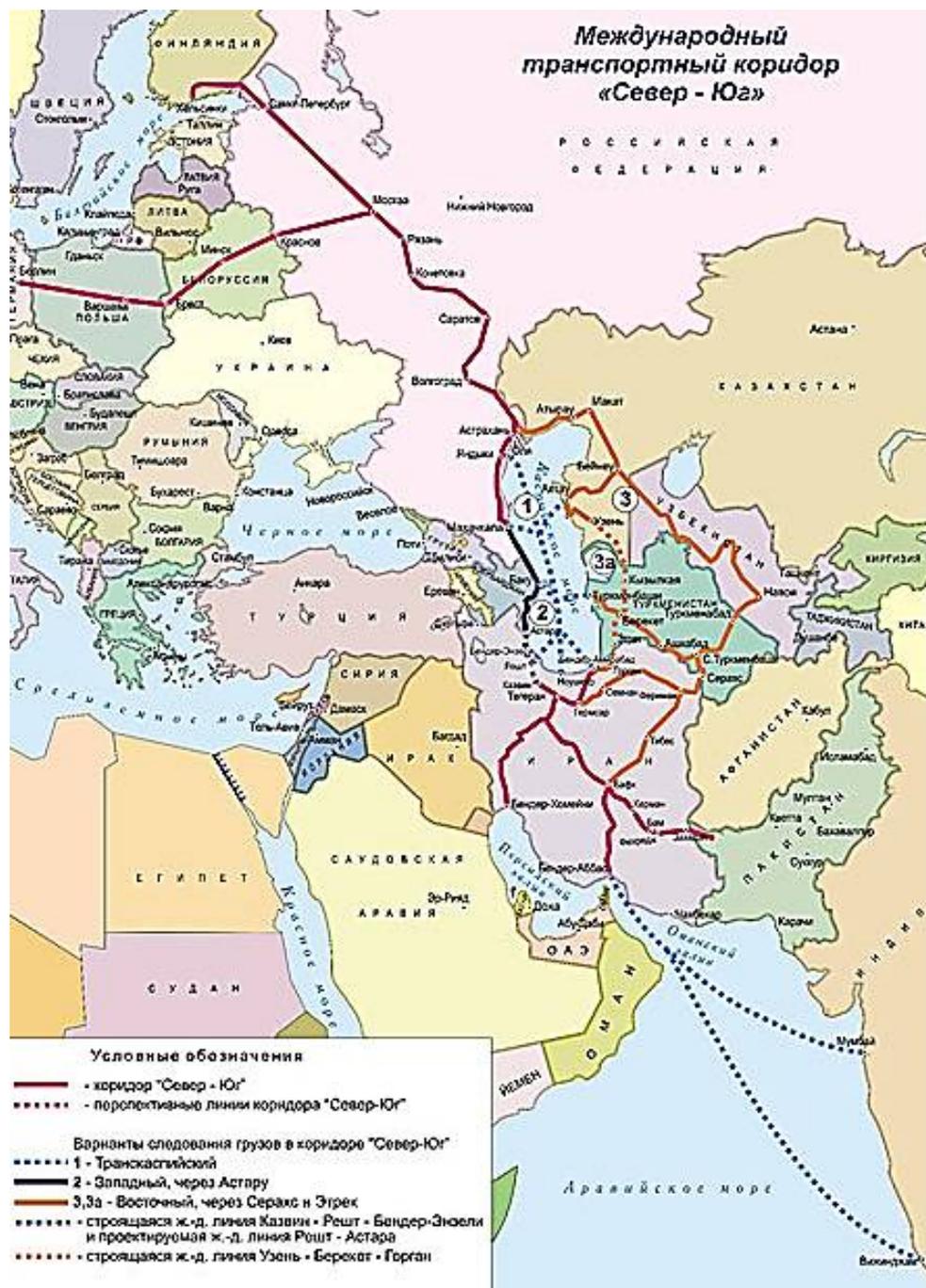


Рис. Международный транспортный коридор «Север – Юг»

Непосредственно действующие компании должны воспринять и ввести в практику: реинжиниринг бизнес-процессов; синхронизацию цепочки «поставщик – потребитель»; стратегию на базе глобальных сетей; инвестиции в сетевые РС-технологии. Одним из условий является также создание электронных предприятий, имея в виду распространение ERP и CRM-решений (системы планирования ресурсов и системы управления взаимоотношениями с заказчиками соответственно), а также стандартизация бизнес-процессов [5, с. 261–263]. Эти требования могут показаться завышенными только с точки зрения оценки возможностей быстрого решения проблемы сетевых технологий. Однако с позиций ближайшего, а тем более – отдаленного будущего, они представляются более чем реальными. Считается общепринятым, что в ближайшем

будущем большинство сделок между компаниями, компаниями и клиентами и вообще социально-экономических транзакций будет совершаться в электронной форме, причём непосредственно их участниками. Скорость заключения сделок и потребность в более индивидуализированной работе с клиентами приведёт компании к необходимости перевода всей внутренней деятельности на электронные процессы, даже если они ещё не сделали этого по соображениям эффективности, говорит Б. Гейтс [6, с. 84–85].

Исходя из изложенного, можно предложить следующую методологию оценки макроэкономических предпосылок, условий и конкурентоспособности транспортного коридора «Север – Юг». На глобальном уровне критерием оценки должна быть конкурентоспособность, позволяющая обеспечить более высокий или уникальный качественный уровень услуг по сравнению с основными мировыми конкурентами. На общероссийском уровне критерием должно быть обеспечение оптимальной специализации регионов в интересах всей национальной экономики. На межрегиональном уровне – решение проблем территориального развития и определение возможных последствий при различных вариантах решения проблем, связанных с развитием транспортного коридора,

Таковы, на наш взгляд, принципиальные подходы к оценке экономико-географических, макроэкономических предпосылок и социально-экономических условий развития транспортного коридора «Север – Юг» в свете интеграции и глобализации хозяйственных процессов и реальностей новой экономики.

#### Список литературы

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 июля 2018 г. № 1585-р «О подписании соглашения между правительствами прикаспийских государств о сотрудничестве в области транспорта». – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/#ixzz5IA8oDMuF>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. Распоряжение Правительства РФ от 8 ноября 2017 г. № 2469-р «Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.». – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/#ixzz5f6rgjJBh>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
3. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012). – Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitiya-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
4. Войнова, Ю. С. Организационно-методическое обеспечение устойчивого развития портового предприятия / Ю. С. Войнова. – Москва, 2010. – 110 с.
5. Минс, Грейди. Метакапитализм и революция в электронном бизнесе: какими будут компании и рынки в XXI веке / Грейди Минс и др. – Москва : Альпина Паблишер, 2001. – С. 261–263.
6. Гейтс, Б. Бизнес со скоростью мысли / Б. Гейтс. – Москва : ЭКСМО-Пресс, 2001. – С. 84–85.
7. Львов, Д. С. Путь в XXI век. Стратегические проблемы и перспективы российской экономики / Д. С. Львов. – Москва : Экономика, 1999. – С. 660–664.

#### References

1. *Rasporyazhenie Pravitelstva rossiyskoy federatsii ot 31 iyulya 2018 g. № 1585-r "O podpisanii soglasheniya mezhdru pravitelstvami prikaspiyskikh gosudarstv o sotrudnichestve v oblasti transporta"* [Decree of the Government of the Russian Federation of July 31, 2018 No. 1585-r "On the signing of an agreement between the governments of the Caspian states on cooperation in the field of transport"]. Available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/#ixzz5IA8oDMuF>.
2. *Rasporyazhenie Pravitelstva RF ot 8 noyabrya 2017 g. № 2469-r "Ob utverzhdenii Strategii razvitiya rossiyskikh morskikh portov v Kaspiyskom bassejne, zheleznodorozhnykh i avtomobilnykh podkhodov k nim v period do 2030 g."* [Decree of the Government of the Russian Federation of November 8, 2017 No. 2469-r "On approval of the Development Strategy of Russian sea ports in the Caspian basin, railway and road approaches to them until 2030"]. Available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71707372/#ixzz5f6rgjJBh>.
3. *Strategiya razvitiya morskoy portovoy infrastruktury Rossii do 2030 goda (odobrena Morskoy kollegiei pri Pravitelstve RF 28.09.2012)* [The development strategy of the sea port infrastructure of Russia until 2030 (approved by the Maritime Board under the Government of the Russian Federation on September 28, 2012)]. Available at: <https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitiya-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/>.
4. *Voynova Yu. S. Organizatsionno-metodicheskoe obespechenie ustoychivogo razvitiya portovogo predpriyatiya* [Organizational and methodological support for the sustainable development of the port enterprise]. Moscow, 2010, 110 p.
5. *Mins Greydi et al. Metakapitalizm i revolyutsiya v elektronnom biznese: kakimi budut kompanii i rynki v XXI veke* [Metacapitalism and the revolution in electronic business: what companies and markets will be like in the 21st century]. Moscow, Alpina Publisher Publ., 2001, pp. 261–263.
6. *Geyts B. Biznes so skorostyu mysli* [Business with the speed of thought]. Moscow, EKSMO-Press Publ., 2001, pp. 84–85.
7. *Lvov D. S. Put v XXI vek. Strategicheskie problemy i perspektivy rossiyskoy ekonomiki* [The path to the 21st century. Strategic problems and prospects of the Russian economy]. Moscow, Ekonomika publ., 1999, pp. 660–664.