

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2018, №5, Том 10 / 2018, No 5, Vol 10 <https://esj.today/issue-5-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf>

Статья поступила в редакцию 20.10.2018; опубликована 10.12.2018

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки, 2018 №5, <https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**For citation:**

Komov M.S. (2018). Transport and transit potential of the region as the most important factor of its economic development. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 5(10). Available at: <https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf> (in Russian)

УДК 339.9

ГРНТИ 06.51.77

**Комов Михаил Сергеевич**

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», Москва, Россия  
Кандидат экономических наук, доцент  
E-mail: komovms@mail.ru

## **Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития**

**Аннотация.** В статье рассмотрены теоретические и методологические основы транспортно-транзитного потенциала. Предложена авторская трактовка понятия транзитная экономическая система, под которой предлагается понимать хозяйственную систему, при которой поступления от пропуска по территории региона транспортных потоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов бюджетов властей, хозяйствующих субъектов и населения на территории интеграционного союза, одну из основ их благосостояния. Обоснована роль транзитного потенциала региона в экономическом развитии региона и региональных интеграционных процессах. Рассмотрены подходы различных исследователей к трактовке понятия потенциал и транзитный потенциал. Выделены основные виды транзитных перевозок, к которым автор предлагает относить: перевозки, выходящие за пределы границы региона: межрегиональные транзитные перевозки и перевозки, осуществляемые в пределах границ региона (по территории стран-участниц интеграционного объединения): внутрирегиональные транзитные перевозки. Выявлены факторы, влияющие на реализацию транзитного потенциала региона. Подробно рассмотрена роль экономико-правовых факторов. Отмечено, что для эффективного использования последних необходимо в большей степени задействовать рыночные механизмы, стимулирующие государственно-частное предпринимательство в транспортно-логистической сфере. Как вывод отмечено, что транспортный комплекс оказывает комплексное влияние на региональные интеграционные процессы в целом и экономическое развитие региона в частности, как на макроуровне, так и применительно к отдельным фирмам и корпорациям, собственно определяющим использование объектов транспортной системы. Установлено, что реализация транспортно-транзитного потенциала региона формирует один из источников дохода стран-участниц интеграционного объединения и является важнейшей составляющей транзитной экономической системы.

**Ключевые слова:** транзит; транзитная экономическая система; транспортно-транзитный потенциал; региональная экономика; региональная транспортная система; интеграция; региональные интеграционные процессы; транспорт

В современных экономических условиях развитие и модернизация транспортной инфраструктуры является важнейшим условием устойчивого роста региональной экономики. Исследователи отмечают, что наличие эффективно функционирующей транспортной системы является не только предпосылкой становления интеграционных процессов в регионе, но и фактором его интенсивного развития, основой создания общего рынка транспортных услуг.

Современные теоретические и научно-практические исследования не предоставили достаточно и в полной мере оснований для понятийного и методического аппарата необходимого для формирования единого транспортного пространства в регионах и реализации их транзитных возможностей поскольку в большинстве интеграционных объединений процесс создания общего регионального транспортного пространства находится на этапе становления. В этих условиях появляется необходимость в развитии экономических категорий, которые могут быть положены в основу использования региональных транзитных возможностей и формировании механизма объединения национальных транспортных систем. В данной работе исследование проведено на примере Евразийского региона.

Развитие международных и региональных транспортных потоков, а также реализация транзитных возможностей стран-участниц Евразийского экономического союза (ЕАЭС) потенциально могут выступать значимыми дополнительными статьями доходов предприятий, национальных бюджетов и граждан, а также движущей силой производственно-технологической модернизации, организационной и институциональной эволюции экономических систем государств и интеграционных объединений.

Для обоснования этого подхода и развития научно-теоретических и практических задач автором предлагается введение понятий «транзитная экономическая система» и «транспортно-транзитный потенциал (ТПП)». С позиции создания общего транспортного пространства и экономического развития регионального интеграционного объединения под «транзитной экономической системой» будем понимать хозяйственную систему, при которой платежи, взимаемые за перемещение по территории региона транспортных потоков и за услуги по транзитной транспортировке формируют значительную долю доходов национальных бюджетов, предприятий и населения на территории интеграционного союза, одну из основ повышения их уровня прибыли [1].

В настоящее время, становление и развитие транзитной экономической системы региона происходит в процессе реализации его транспортно-транзитного потенциала (ТПП) и сопровождается организационной, институциональной, производственно-технологической модернизацией народного хозяйства, выходом соответствующих стран на передовые позиции.

Исходя из методологической необходимости и особенностей функционирования транзитной экономической системы автором определена сущность категории «транспортно-транзитный потенциал».

Вопросы транзитных перевозок и проблемы реализации региональных транзитных возможностей в литературе освещены в научных трудах российских и зарубежных исследователей-экономистов. Таких как, Н.О. Дунаева, Л.П. Кириченко, О.Н. Ларин, А.Л. Орлов, А.П. Суходолов, Ю.А. Щербанин и др. [2-6, 8, 9].

Так, например, Орлов А.Л. и Кириченко Л.П. полагают, что транзитный потенциал – это существующие и нереализованные возможности, наличие основных производственных фондов

и обеспеченность главными видами ресурсов транспортного комплекса государства, которые показывают необходимый объём его предложения на рынке транспортных услуг для внешнего потребителя [6].

В самом широком понимании термин «потенциал» выступает многопредметным показателем объекта или процесса, и характеризует возможности объекта решать необходимые задачи и достигать намеченные цели в заданных условиях. В соответствии с толковым словообразовательным словарём русского языка, понятие «потенциал» рассматривается как «сумма всех имеющихся возможностей и инструментов в какой-либо сфере деятельности». С экономической позиции, профессор О.Н. Ларин определяет потенциал как «максимально возможный уровень повышения показателей (результативности) деятельности предприятия при эффективном использовании имеющихся ресурсов».

Раскроем сущность транзитного потенциала как экономического фактора с присущими ему отличительными признаками, возможностью реализацией и определённой структурой [3].

В специальной научной литературе категория «транзит» рассматривается как «перемещение из одной точки назначения в другую через промежуточные пункты». Мы полагаем, что основной особенностью транзита является нахождение конечного пункта транспортировки за границами транзитной территории. Транспортно-транзитный потенциал (ТПП) включает в себя объекты транспортной инфраструктуры и возможности ее использования для перевозки грузопассажиров.

С позиции, предложенной и рассмотренной автором выше, транзитной экономической системы транзитный потенциал позволяет странам-участницам интеграционного объединения включиться в систему международных экономических отношений, обеспечивая совершенствование технологической составляющей, получение дополнительных импульсов к развитию региона. Говоря о транзитном потенциале национальной экономики в условиях роста потребности в трансграничных перевозках и возрастающей интенсивности международных перевозок, мы будем считать способность при наличии необходимых ресурсов обслуживать международные транспортные потоки, стимулируя при этом экономический рост страны в частности и экономическое развитие региона в целом, повышая доходы от экспорта.

В силу того, что по причине различного территориального положения стран структура региональных транзитных перевозок также различна, и с учётом разницы в социально-экономическом развитии и отраслевой специализации государств, с позиций функционального подхода предложим следующие виды транзитных перевозок:

1. перевозки, выходящие за границы территории региона: межрегиональные транзитные перевозки;
2. перевозки, которые осуществляются на территории конкретного региона (в пределах границ стран-участниц интеграционного союза): внутрирегиональные транзитные перевозки.

Исследователь Суходолов А.П. полагает, что транзитный потенциал есть «возможность транспортировки различными государствами по территории данной страны грузов перемещения по территории страны грузов третьих стран под контролем таможенного ведомства без уплаты налогов и таможенных пошлин». В стратегии развития транспортной отрасли Республики Казахстан приводится, на наш взгляд, наиболее содержательное с экономической точки зрения определение транзитного потенциала: «транзитный потенциал есть совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок через свою территорию» [4].

Однако, следует отметить, что в большинстве научных работ транзитный потенциал анализируется в широком смысле и не исследуется его содержание с точки зрения экономического ресурса, приносящего доход его владельцу – государству (национальной экономике).

Таким образом, с позиции рассмотренной в данной статье транзитной экономической системы, под транспортно-транзитным потенциалом (ТПП) необходимо понимать совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок по своей территории и выступающих источником дохода для хозяйствующих субъектов и страны в целом.

При анализе сущности транзитного потенциала российскими учёными (Н.О. Дунаева, О.Н. Ларин, С.М. Резер, А.П. Суходолов и др.) вполне обоснованно была исследована и определена совокупность факторов, которые влияют на развитие транспортно-транзитного потенциала (ТПП) государства. Условно их можно разделить на две группы. В группе внутренних факторов (микроуровень) особо отметим экономико-правовые факторы. К ним относятся государственная экономическая политика в сфере международных перевозок и их обслуживания, логистическая деятельность, включающая введение правительством страны нетарифных мер и других ограничений в этой сфере, принципы и возможности доступа иностранных инвестиций на национальный рынок страны (в т. ч. в транспортно-логистическую систему), правовое регулирование международного транзита на внутригосударственном уровне [2, 3, 4, 7].

Оценку транспортно-транзитного потенциала (ТПП) мы предлагаем проводить, ориентируясь на вышеуказанные факторы его реализации. Исходя из этой позиции, каждый из факторов необходимо оценивать с качественной и (или) количественной стороны.

К внешним (экзогенным) факторам относится совокупность условий внешней среды, на которые государство не может оказывать прямого воздействия или влияет косвенно. Их оценку проводят, главным образом, с качественной позиции. В рамках этой статьи проанализируем внутренние (эндогенные) факторы, на которые ориентированы инструменты государственной макроэкономической политики. Для количественной оценки инфраструктурных факторов определим главные составляющие транспортно-транзитного (ТПП) потенциала, приносящие дополнительную прибыль от обслуживания транзитных потоков. Это автомобильный, трубопроводный, воздушный, железнодорожный транспорт и сопутствующие сервисные услуги.

В научной литературе при анализе и проведении оценки транзитного потенциала берут за основу информацию национальной и международной статистики. В соответствующих литературных источниках встречается два способа такой оценки:

1. через сравнение фактических объемов грузопассажирских транзитных перевозок по территории государства за конкретный промежуток времени по видам транспорта (при анализе транзитных возможностей некоторые эксперты также приводят сведения об общих объемах грузовых контейнерных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой);
2. с помощью анализа структуры доходов от транзитного перемещения грузов. Необходимо отметить, что в последнем случае в оценку включены также дополнительные доходы, полученные от деятельности объектов логистического сервиса.

Рассматривая технологические факторы, прежде всего, мы имеем в виду применение логистических методов и инструментов к реализации транспортно-транзитного потенциала,

что позволяет организовать координацию взаимодействия всех субъектов цепочки поставок. Ввиду этого обстоятельства, технологические факторы реализации транзитных возможностей подлежат качественной оценке.

Исследуя фактор внедрения логистических методов и технологий управления перевозочным процессом среди технологических факторов, необходимо отметить, что в числе главных причин неэффективного использования транзитных способностей национальных транспортных систем является неравномерность транзитного пассажиро- и грузопотока по направлениям перевозок.

Экономико-правовые факторы реализации транзитных возможностей региона также целесообразно оценивать с качественной стороны. Следует указать также на то, что для повышения эффективности их использования необходимо в большей степени «включать» рыночные механизмы, стимулирующие государственно-частное партнёрство (ГЧП) и предпринимательскую активность в транспортно-логистической сфере. С точки зрения экономико-правового подхода можно предполагать также не в полной мере реализованные транзитные возможности, так как ограничение свободы перемещения грузовых потоков по территории страны не всегда позволяет реализовать конкурентные преимущества государства-транзитёра.

Проведенный анализ даёт возможность по отдельным составляющим и в целом провести сбор и классификацию данных, необходимых для более точной и объективной количественной оценки уровня реализации транспортно-транзитного потенциала Евразийского экономического союза, что может послужить основой для последующих научных исследований. Мы полагаем, что даже в самом общем виде можно сделать заключение о сильной взаимосвязи и взаимозависимости всех перечисленных выше факторов. Только при условии развития внутренних факторов можно получить максимальную выгоду от использования факторов внешних.

Таким образом, транспортный комплекс оказывает комплексное влияние на региональные интеграционные процессы в целом и экономическое развитие региона в частности, как на макроуровне, так и применительно к отдельным предприятиям и корпорациям, которые и определяют использование объектов транспортной системы. Реализация транспортно-транзитного потенциала (ТПП) государств-участников интеграционного союза формирует один из источников их дохода и является важнейшей составляющей транзитной экономической системы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. А.А. Медков, К.Х. Зоидов. Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I // Проблемы рыночной экономики. – 2016. – № 1. – С. 64-74.
2. Дунаева Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала: монография / Н.О. Дунаева. – М.: ГУУ, 2015. – 156 л.
3. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза / О.Н. Ларин // Проблемы национальной стратегии. – 2017. – № 4 (43). – С. 152-170.
4. Суходолов А.П. Предпосылки, этапы и перспективы развития транспортного комплекса Сибири и Иркутской области / А.П. Суходолов // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2015. – № 25 (т. 3). – С. 397-407.
5. Щербанин Ю.А. Развитие мировых транспортных коммуникаций: геополитика, инфраструктура, риски / Ю.А. Щербанин. – Логистика: Современные тенденции развития // Материалы XV Международной научно-практической конференции. – 2016, С. 187-191.
6. Леонтьев Р.Г., Орлов А.Л. Транзитный потенциал транспорта Дальнего Востока Российской Федерации (гипотезы и реалии): монография. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. – 303 с.
7. Резер С.М. Об институциональных мерах поддержки транзитных перевозок / Резер С.М., Ларин О.Н., Альметова З.В. // Транспорт: наука, техника, управление. – 2018. – № 5. – С. 3-7.
8. Шишков Ю.В. Кризис Евразии: выводы для архитекторов ЕвразЭС. Мировая экономика и международные отношения, 2014, № 6, С. 13-22.
9. Шумский Н.Н. Институциональные механизмы интеграции в Содружестве Независимых Государств / Н.Н. Шумский. – Журнал международного права и международных отношений, 2014 – № 1.

**Komov Mikhail Sergeyevich**

Russian university of transport (MIIT), Moscow, Russia  
E-mail: komovms@mail.ru

## **Transport and transit potential of the region as the most important factor of its economic development**

**Abstract.** The article deals with the theoretical and methodological foundations of transport and transit potential. The author's interpretation of the concept of transit economic system, under which it is proposed to understand the economic system, in which revenues from the admission of transport flows through the region and the provision of transit services constitute a significant part of the revenues of the budgets of the authorities, economic entities and the population in the territory of the integration Union, one of the foundations of their welfare. The role of the transit potential of the region in the economic development of the region and regional integration processes is substantiated. The approaches of various researchers to the interpretation of the concept of potential and transit potential are considered. The main types of transit traffic, to which the author proposes to include: transport beyond the borders of the region: interregional transit transport and transport, carried out within the borders of the region (on the territory of the member countries of the integration Association): intraregional transit transport. The factors influencing realization of transit potential of the region are revealed. The role of economic and legal factors is considered in detail. It is noted that for the effective use of the latter, it is necessary to make greater use of market mechanisms that stimulate public-private entrepreneurship in the transport and logistics sector. As a conclusion, it is noted that the transport complex has a complex impact on the regional integration processes in General and economic development of the region in particular, both at the macro level and in relation to individual firms and corporations that actually determine the use of transport system facilities. It is established that the implementation of the transport and transit potential of the region forms one of the sources of income of the member countries of the integration Association and is an important component of the transit economic system.

**Keywords:** transit; transit economic system; transport and transit potential; regional economy; regional transport system; integration; regional integration processes; transport