

УДК 332

# ГЛАВА 4. ИНТЕГРАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ В СИСТЕМУ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА КАК ЭЛЕМЕНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

**МАРТЫНОВ БОРИС ВИКТОРОВИЧ**

к.ф.н., доцент

ЧОУ ВО «Южный университет (ИУБиП)»

**ПРОКОПЕНКО ЕВГЕНИЯ СЕРГЕЕВНА**

к.э.н., доцент

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»

**Аннотация:** В статье рассмотрены проблемы экономического роста в контексте повышения производительности труда. Развитие региональной экономики зависит от её интеграции в систему международных транспортных коридоров, технологии и ресурсы которых позволят снизить транзакционные издержки. Для интеграции региональной экономики в систему международных транспортных коридоров, для повышения производительности труда и роста экономики необходимо формировать образовательные платформы для подготовки менеджмента компаний.

**Ключевые слова:** экономический рост, международный транспортный коридор, производительность труда, региональная транспортная политика, инвестиционная стратегия.

INTEGRATION OF THE REGIONAL ECONOMY IN THE SYSTEM OF THE INTERNATIONAL  
TRANSPORT CORRIDOR AS AN ELEMENT OF THE NATIONAL PROGRAM OF INCREASING THE  
PRODUCTIVITY OF LABOR

Martynov Boris Victorovich,  
Prokopenko Eugenia Sergeevna

**Abstract.** The article considers the problems of economic growth in the context of increasing labor productivity. The development of the regional economy depends on its integration into the system of international transport corridors, the technologies and resources of which will reduce transaction costs. To integrate the regional economy into the system of international transport corridors, to increase labor productivity and economic growth, it is necessary to form educational platforms for the training of company management.

**Keywords:** economic growth, international transport corridor, labor productivity, regional transport policy, investment strategy.

Исследование 2016 года показало снижение производительности труда в РФ, причинами которого, как заявил премьер-министр Медведев Д.А., являются следующие факторы: «Во-первых, из-за недостаточной конкуренции в экономике, а значит, от недостаточного количества стимулов к наращиванию производительности труда. Во-вторых, из-за технологического отставания, которое у нас накопилось в целом ряде областей. В-третьих, из-за того, что руководители компаний, регионов и федеральных органов власти не обладают всеми нужными знаниями для работы в условиях современной экономики, современных технологий» [1]. Для решения проблем будут разрабатываться региональные программы повышения производительности труда, согласно которым, менеджмент компаний и регионов, где будет выполняться программа повышения производительности труда, должен будет пройти обучение, чтобы освоить навыки работы в цифровой экономике и современные управленческие практики.

Организация взаимовыгодного партнёрства и развитие сетевого взаимодействия на различных уровнях системы образования может обеспечить доступность качественного образования для всех категорий граждан, вариативность образования, открытость учреждений образования, повышение профессиональной компетентности педагогов и использование современных ИКТ-технологий. Согласно статье 15 Федерального закона от 29.12.2012. №273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (принят ГД ФС РФ 21.12.2012), на договорной основе можно совместно с различными образовательными и другими организациями проектировать и реализовывать образовательные программы в целях обучения, производственной практики и осуществления иных видов учебной деятельности. Этому может способствовать формирование сетевой образовательной платформы на принципах логистики [2].

С другой стороны, существующая экономическая модель не позволяет коммерциализировать научно-исследовательские разработки с высокой степенью прозрачности и своевременности. В целом экономика характеризуется атмосферой незаинтересованности потенциальных инвесторов, главным из которых является государство. В связи с этим пассивность и сложная административная структура государственных образовательных учреждений лишает их необходимой гибкости в условиях постоянных социально-экономических вызовов. Необходимыми адаптационными качествами в этом случае обладают компактные, легко подстраивающиеся под запросы рынка частные образовательные учреждения, которые, в свою очередь, не обладают достаточными финансовыми и технологическими возможностями.

Вступление в силу Федерального закона от 02.08.2009. №217-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам создания бюджетными научными и образовательными учреждениями хозяйственных обществ в целях практического применения (внедрения) результатов интеллектуальной деятельности» (принят ГД ФС РФ 24.07.2009) позволяет объединить усилия представителей образовательного рынка в формате государственно-частного партнёрства и создать общую венчурную площадку для коммерциализации научной деятельности и поставки на рынок интеллектуального продукта, что создаст на региональном рынке способствующую среду со «множеством альтернативных институциональных взаимосвязей, направленных на синергетическое усиление самоорганизующихся предпринимательских сетей, что будет создавать и повышать внутреннюю отечественную конкуренцию посредством государственно-частного партнёрства как ключевого элемента адаптивной экономики» [2].

Согласно транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, одним из системных факторов, определяющих развитие всей экономики, является возрастание человеческого капитала и инновационный путь развития, которые в первую очередь должны отражаться в логистике и транспортных коммуникациях, как необходимых условиях территориальной целостности, единства социально-экономического пространства, интеграции в мировую экономическую систему [3].

Современные экономические реалии указывают на первостепенную значимость инновационного варианта развития национальной транспортной системы, что предполагает развитие транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей организацию товародвижения и реализацию транзитного потенциала страны. Важнейшее значение, при этом, должен иметь инфраструктурный эффект формирования городских агломераций, связанных с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Учитывая, что Юг России должен стать зоной опережающего развития транспорта, согласно стратегии транспорта РФ 2030, стратегия развития транспортной политики Ростовской области должна быть направлена по инновационному пути. Это предполагает интеграцию региональной транспортной системы в мировое транспортное пространство, прежде всего, путём повышения транзитного потенциала и его удельного веса в международных транспортных коридорах, становление региона как крупного экспортера транспортных услуг, что предполагает поиск новых форм взаимодействия всех заинтересованных сторон, в первую очередь бизнеса, образования и органов региональной власти.

Развитие региональной транспортной политики рассматривается нами в контексте возрастания способности региональной транспортной системы и экосистемы в целом постоянно и эффективно адаптироваться к новым мировым и национальным социально-экономическим и политическим трендам и создавать релевантную институциональную среду, обеспечивающую коммуникативные связи между обществом, бизнесом и органами власти.

В качестве критериев развития региональной транспортной политики можно выделить степень структурной дифференциации региональной транспортной системы, степень её инновационности, уровень формирования и активности горизонтальных связей её элементов.

Структурная дифференцированность региональной транспортной системы является показателем усложнения социально-экономических отношений, появления новых региональных групп интересов, разнообразия индивидуальной и групповой деятельности. Формирование новых коммуникационных площадок в виде венчуров, малых инновационных предприятий, консорциумов малого и среднего предпринимательства предполагает наличие высокой специализации функций институтов региональной экосистемы в целом и транспортной в частности.

Инновационность региональной транспортной системы отражает её способность к гибкому реагированию на рыночные и политические вызовы национального и мирового масштаба. Для этого региональная транспортная политика должна обладать мобилизационными свойствами, уметь накапливать и интегрировать ресурсы бизнеса, общества и власти в конкретные проекты с конкретными целевыми установками, результаты которых будут выгодны всем стейкхолдерам.

Уровень формирования и активности горизонтальных связей элементов региональной транспортной системы показывает умение региональных властей формировать среду, позволяющую сочетать участие образовательных учреждений, малый и средний бизнес, органы власти на условиях равноправия, паритетности, создавать систему распределения полученного общественного блага в соответствии с принципами справедливости.

Анализируя с помощью выделенной системы критериев развитие региональной транспортной политики Ростовской области, можно определить следующие её особенности.

Согласно стратегии инвестиционного развития РО до 2030 года, РО является одним из экспортно-ориентированных регионов России – 16 место в России по объему экспорта по итогам 2015 года. При этом развитие транспортной инфраструктуры недостаточно высоко. В отгрузке по транспортным видам деятельности РО занимает 20 место, доля дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования – 37 место, плотность ж/д путей общего пользования на 10000 км территории – 31 место. Перевозка грузов организациями транспорта РО за период 2013-2015 демонстрирует отрицательный показатель (Рис.1).

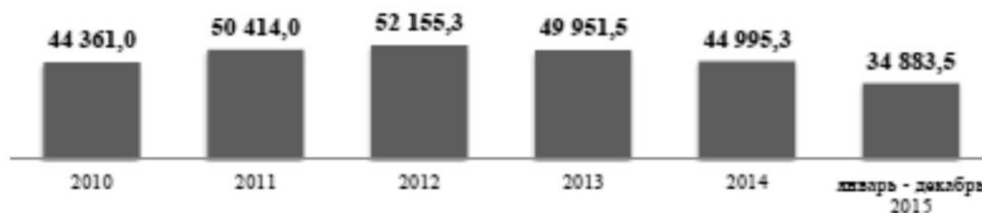
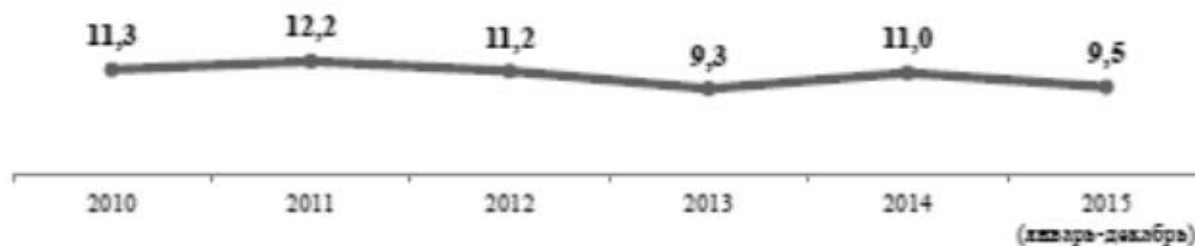


Рис. 1. Перевезено (отправлено) грузов организациями транспорта в Ростовской области, тыс. тонн [4]

Что касается уровня инновационности РО и развития научно-инновационной инфраструктуры, то РО занимает 12 место по коэффициенту изобретательской деятельности, 8 место по числу организаций, выполняющих научные исследования и разработки, что позволяет характеризовать регион как значимый продуцент наукоёмких товаров [4].

Согласно национальному рейтингу состояния инвестиционного климата в субъектах РФ, в 2016 году РО ухудшило своё положение, оказавшись на 24 месте, механизмы государственно-частного партнёрства малоэффективны и в целом доля малых и средних предприятий в объеме ВРП мала и составляет около 9% (Рис.2).

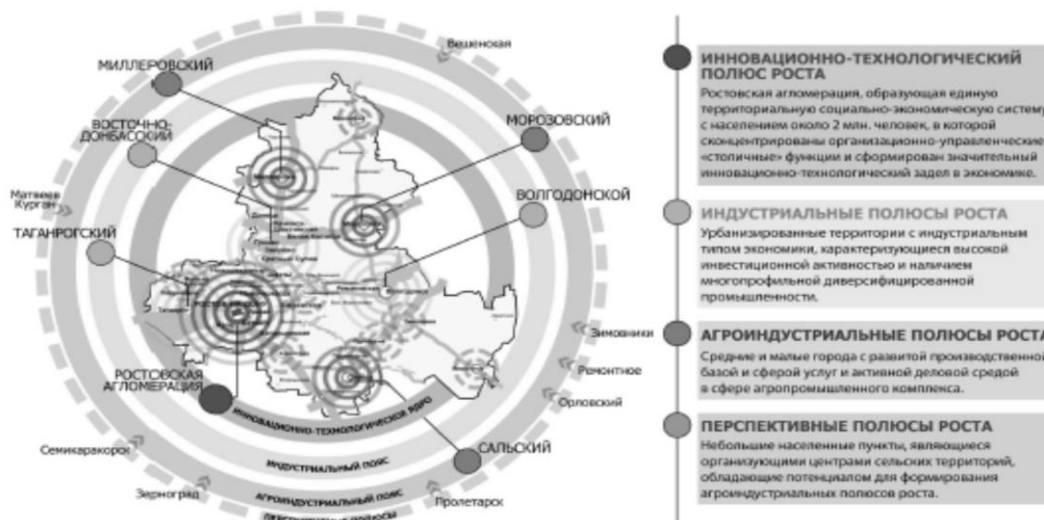


**Рис. 2. Доля малых и средних предприятий в совокупном объеме инвестиций в основной капитал Ростовской области, % [4]**

Анализ, таким образом, показывает, что необходимо создавать и усиливать эффект взаимодействия между научно-инновационными организациями и малым и средним бизнесом, как наиболее гибкими и активными акторами региональной экономики, для чего необходимо выделить стратегический аттрактор развития всей экосистемы и её транспортной составляющей в частности.

Согласно концепции «Полюсы роста экономики Ростовской области», одной из ключевых целей государственной политики Ростовской области является снижение территориальной дифференциации социально-экономического развития региона. Необходимость в этом вытекает из общемировой повестки развития мировых хозяйственных отношений и национальной стратегии развития и безопасности, что формирует эвристический потенциал интеграции концепции пространственного развития и концепции полюсов роста.

Первоочередной задачей политики пространственного развития Ростовской области является развитие опорного каркаса, составляющими которого определяются 7 полюсов роста с такими специализациями, как инновационно-технологический, индустриальный и агроиндустриальный с выделением небольших населённых пунктов в отдельную группу перспективных полюсов роста (Рис. 3).



**Рис. 3. Система полюсов роста Ростовской области [5]**



Все полюса роста имеют объединяющий фактор в виде транзитных возможностей и развитой транспортно-логистической инфраструктуры (Рис.4).



Рис. 4. Опорный каркас социально-экономического развития Ростовской области [5]

Таким образом, как нам представляется, развитие региональной транспортной политики Ростовской области должно быть системно связано со стратегией развития транспорта РФ, стратегией инвестиционного развития РО, политикой пространственного развития экономики РО и направлено на формирование условий повышения транзитного потенциала собственных транспортных коридоров и интеграции региональной экономики в систему международных транспортных коридоров, таких как «Север-Юг» и «ТРАСЕКА» (Рис.5)

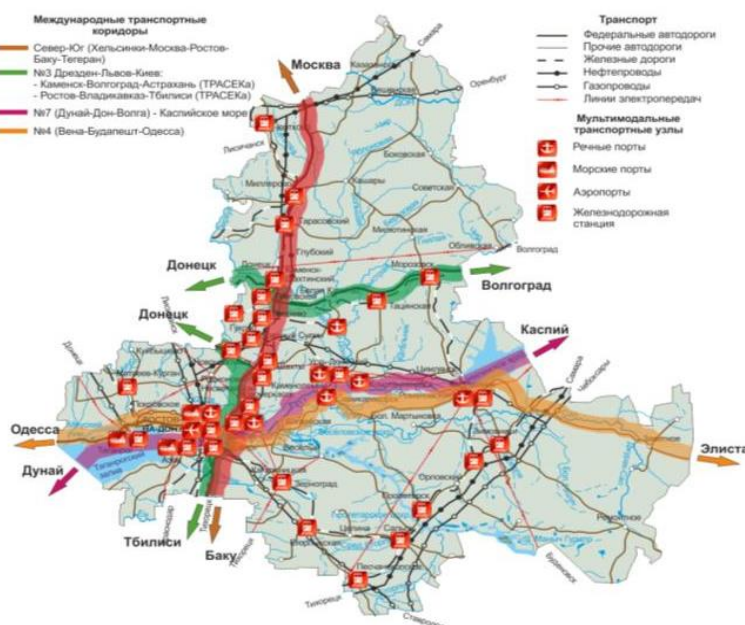


Рис. 5. Карта международных транспортных коридоров, проходящих через Ростовскую область

Транспортные коридоры, как региональные, так и международные сегодня представляют собой систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, приобретающих функции управления тарифной политикой. Проект интеграции пространственного развития региональной экономики РО в систему международных транспортных коридоров может стать площадкой, создающей эмерджентные свойства совокупности усилий и возможностей малого бизнеса, организаций научно-инновационной направленности, образовательных учреждений и органов местной власти.

В условиях глобализации экономического пространства одним из приоритетных направлений инвестирования является развитие внешнеэкономических связей. Выход предприятия на мировой рынок обеспечивает расширение каналов сбыта продукции, увеличение объема продаж, повышение конкурентоспособности.

На сегодняшний день государство проводит активную политику по повышению инвестиционной привлекательности территориальных единиц и страны в целом. Ростовская область – один из наиболее привлекательных регионов Российской Федерации с точки зрения инвестиционного имиджа. Это обусловлено выгодным территориальным и геополитическим положением на Юге России, благоприятным природно-климатическим климатом, данные факторы способствуют стабильному и динамичному развитию региона. К тому же транспортная инфраструктура Ростовской области обладает широкой сетью ведущих международных транспортных коридоров (МТК), в частности МТК «Север-Юг», что обеспечивает перспективное развитие международного бизнеса. В свою очередь, компании стремятся реализовать возможности инфраструктуры региона в стратегиях развития, одним из направлений которых является инвестиционная политика. Одним из направлений инвестиционной политики предприятий Ростовской области является интеграция хозяйственной деятельности в систему международных транспортных коридоров с целью обеспечения эффективности финансово-экономической деятельности.

Таким образом, вопрос разработки инвестиционной политики предприятия в системе международного транспортного коридора является одним из актуальных вопросов на сегодняшний день для экономических субъектов, расположенных в Ростовской области.

Классически направления инвестиционной политики предприятия делятся на консервативную, агрессивную, умеренную и смешанную [6]. Консервативная стратегия инвестиционной политики предприятия направлена на минимизацию инвестиционного риска при получении умеренного уровня дохода. Увеличение прибыли при данной стратегии составляет всего 15-20 процентов. Вложения, входящие в ее основу, практически не грозят потерей инвестированного капитала. В рамках данной стратегии используются такие финансовые инструменты, как банковские вклады, государственные облигации, вложения в объекты недвижимости. Умеренная стратегия подразумевает более высокий уровень прибыльности, до 20-45 процентов, и, в отличие от консервативной, имеет более высокий уровень риска. Классическими примерами умеренных финансовых инструментов следует считать вклады в ценные бумаги, размещенные высоконадежными компаниями, более доходные паи паевых фондов, проекты по увеличению уровня продаж и конкурентоспособности предприятия. Агрессивная стратегия направлена на достижение максимума дохода от инвестирования в объекты, отличающиеся более высоким уровнем риска. Обычно это вклады в инновационные отрасли. Увеличение дохода составляет 45-50 процентов [7, с.43].

В середине 80-х годов Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссией организации объединенных наций были инициированы исследования по анализу транспортных потоков между скандинавскими странами и Южной Европой в целях освоения перевозок на этом направлении интермодального подхода, т.е. подход в котором перевозка груза осуществляется с использованием нескольких видов транспорта. Тогда же и возникло понятие транспортный коридор, под которым следует понимать определенное направление массовых перевозок пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки. Это направление обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология [8].

Таким образом, главная задача транспортного коридора – концентрация транспортных, грузовых и пассажирских потоков на магистралях, имеющих максимальную пропускную способность и высокий уровень обустройства. Благодаря этому обеспечивается ускорение грузовых и пассажирских перево-

зок, а также их удешевление за счет возникновения эффекта масштаба. Дополнительный эффект возникает, когда в полосе транспортного коридора проходят коммуникации нескольких взаимодействующих видов транспорта.

Основная цель создания транзитного коридора – обеспечение условий для беспрепятственного и экономически эффективного движения транспортных средств на определенном направлении. При этом решаются, главным образом, транспортно-технологические задачи, связанные с сооружением и модернизацией путей сообщения, терминалов и информационных систем.

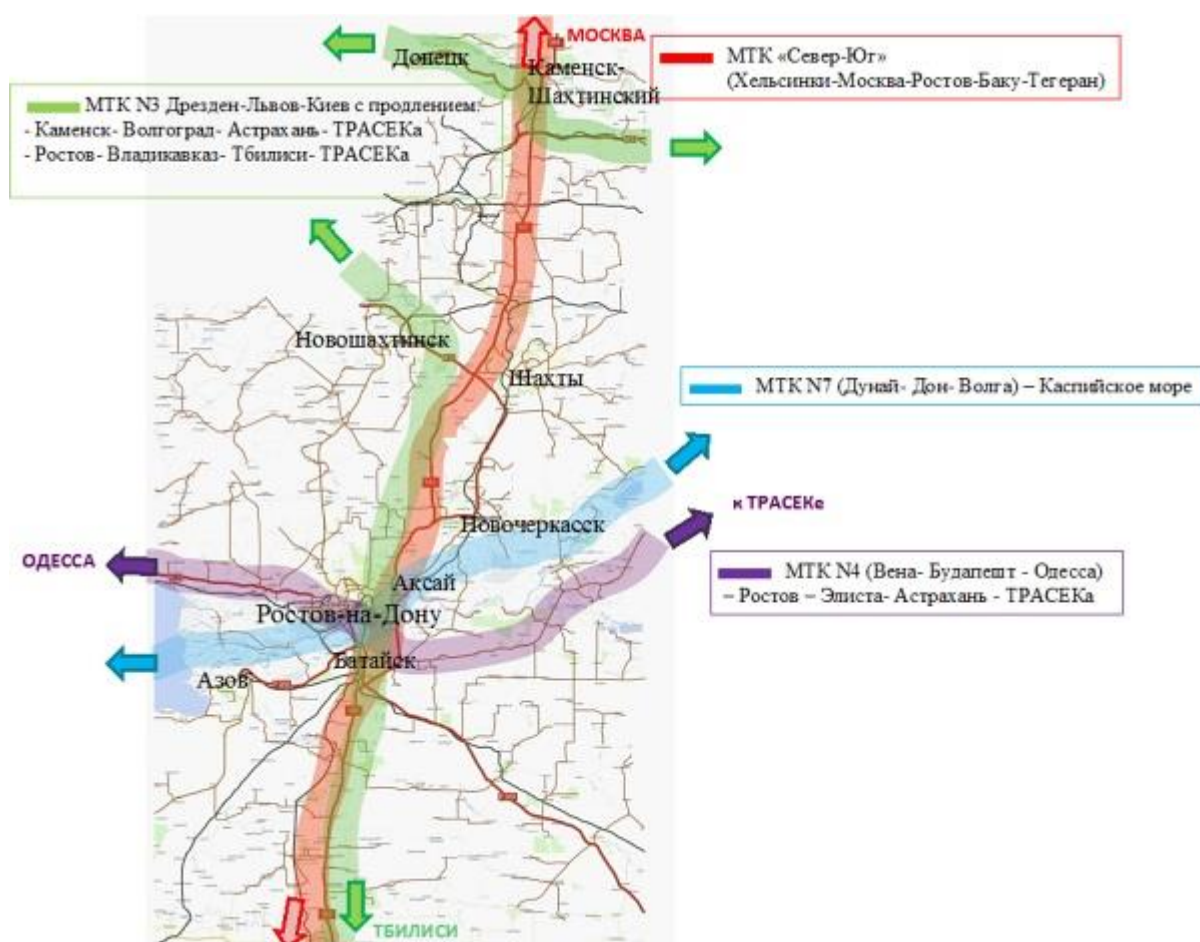


Рис. 6. Схема МТК в Ростовской области [10].

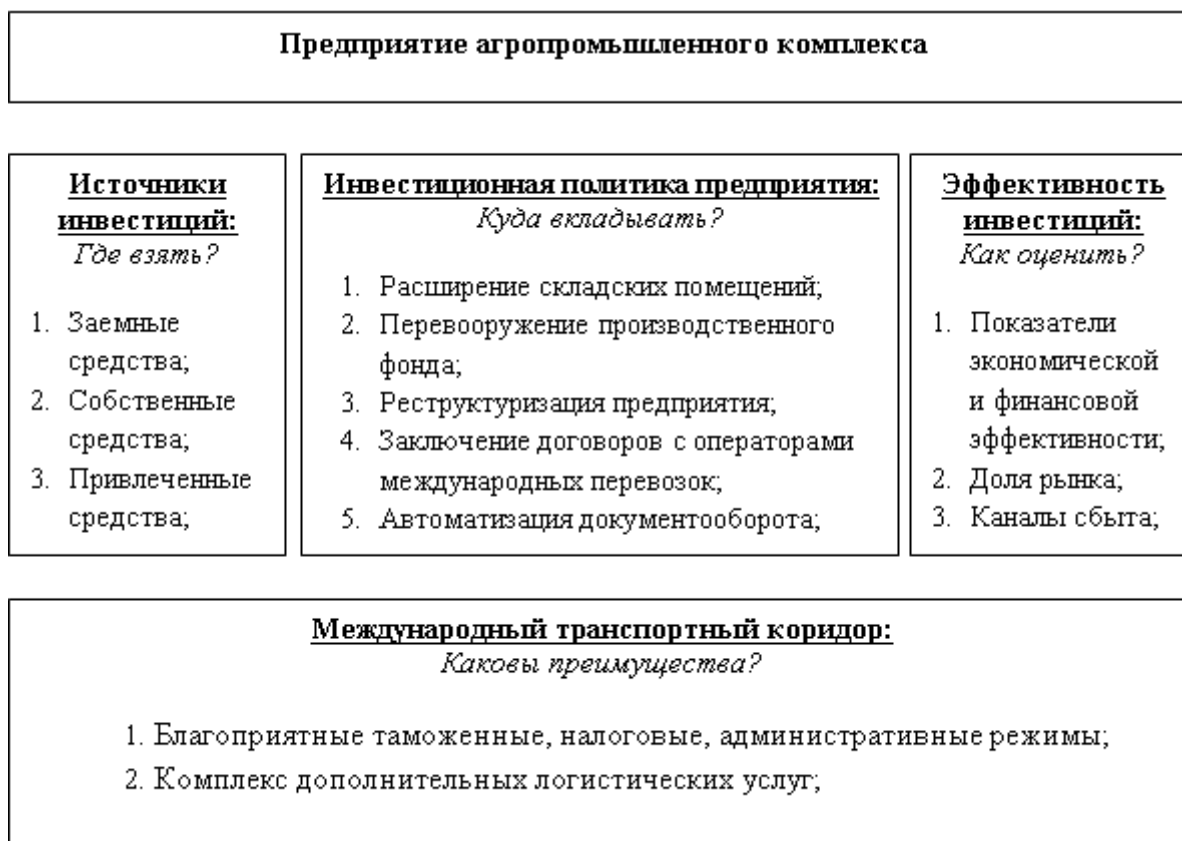
Создание торгового коридора, в дополнение к этому, предусматривает введение благоприятных таможенных, налоговых, административных режимов и предоставление комплекса дополнительных логистических услуг для развития торговли между регионами или странами, которые соединяет данный транспортный коридор. Развивающие коридоры призваны играть системообразующую роль в экономическом и социальном развитии территорий, по которым они проходят. Их создание увязывается с проектами развития отраслей экономики и социальной сферы соответствующих регионов.

Международные транспортные коридоры соединяют между собой два или более граничащих между собой государства и могут проходить через несколько транзитных государств, в частности, для обеспечения морской торговли для стран, не имеющих выхода к морю. Группа экспертов Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН приняла следующее определение международного транспортного коридора как «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [9, с.11].

Развивающим международным транспортным коридором для Ростовской области является МТК «Север-Юг». Идея маршрута – соединить побережье Индийского океана и Северную Европу через Россию и Иран. Договор о транспортировке грузов таким путем был подписан российскими, индийскими и иранскими перевозчиками еще в 1999 г. Непосредственно МТК «Север-Юг» был учрежден в 2000 г. и официально открыт в 2002 г. (рис.6).

Необходимость в условиях глобализации экономического пространства выхода предприятия на международный рынок, используя систему международного транспортного коридора, обуславливает направление развития инвестиционной политики.

Как показывает практика, предприятия для вхождения в систему МТК выбирают умеренную стратегию инвестиционной политики, которая включает комплекс инвестиционных проектов по повышению конкурентоспособности реализуемой продукции, а также по проведению технического перевооружения и модернизации, увеличению производственных мощностей с минимальным уровнем риска. Увеличение прибыли в рамках данной стратегии наблюдается в пределах 20-25 процентов в год (рисунок 7).



**Рис. 7. Особенности и направления инвестиционной политики предприятий агропромышленного комплекса в структуре МТК**

Таким образом, инвестиционная политика предприятия в системе международного коридора включает комплекс инвестиционных проектов по вхождению в структуру МТК: создание стратегического альянса с другими экономическими субъектами региона, интеграция транспортно-распределительной сети предприятия в структуру МТК, создание распределительных центров, создание отделов внешнеэкономической деятельности, перевод системы документооборота на стандарты МТК [12].

Результатом успешно проведенной инвестиционной политики предприятия по интеграции в систему МТК будет являться увеличение рентабельности продаж, расширение каналов сбыта, увеличение загруженности транспортных средств.



## Список литературы

1. Медведев назвал пять причин низкой эффективности труда в России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rbc.ru/economics/30/08/2017/59a6b0959a79470df9346274?from=main> (Дата обращения 01.08.2017).
2. Мартынов Б.В. Философия логистики образовательного процесса как фактора самоактуализации человека и канала развития социально-экономической среды региона [Текст] / Б. В. Мартынов // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 7-6. – С. 1106-1109.
3. Мартынов Б.В. Онтология государственно-частного партнерства в контексте проблемы общего и единичного [Текст] / Б. В. Мартынов // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2016. – Т.2. – № 1. – С. 76 – 79.
4. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts\\_proekt\\_16102008.pdf](http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf). (Дата обращения 01.08.2017).
5. Стратегия инвестиционного развития РО до 2030 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=75189&mid=128186&itemId=119> (Дата обращения 01.08.2017).
6. Полюсы роста экономики Ростовской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [http://don2030.mineconomikiro.ru/docs/STRATEG\\_RO\\_2030\\_POLUSIROSTA.pdf](http://don2030.mineconomikiro.ru/docs/STRATEG_RO_2030_POLUSIROSTA.pdf). (Дата обращения 01.08.2017).
7. Мальщук О.М. Проблемы разработки инвестиционной политики предприятия // Вопросы инновационной экономики. – 2016. – № 4. – 29-38 с. URL: <http://inec.enjournal.net>.
8. Немченко А.В. Место и роль сельскохозяйственного производства в экономике России // Международный научно-исследовательский журнал – 2016 – № 3(45). URL: <http://research-journal.org>. (Дата обращения 01.08.2017).
9. Багиев Г.Л., Семененко Е.Л. Оценка и прогнозирование эффективности производства транснациональных корпораций. – СПб. Из-во СПбГУЭФ, 2016. – 244 с.
10. Полевой О.Б. Россия открывает новый транспортный коридор «Север - Юг» // Политическая Россия. URL: <https://politrussia.com> (Дата обращения 01.08.2017).
11. Стратегия социально-экономического развития Ростовской области до 2020 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=85416> (Дата обращения 01.08.2017).
12. Прокопенко Е.С. Мартынов Б.В. Направления инвестиционной политики предприятия в системе международного транспортного коридора (на примере Ростовской области) [Текст] / Е.С. Прокопенко, Б.В. Мартынов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2017. – № 8 (87) – С. 36 – 39.