

УДК 339.9:332.1

К. С. Чумляков

Тюменский индустриальный университет, Тюмень, e-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru

Д. В. Чумлякова

Тюменский индустриальный университет, Тюмень, e-mail: chumljakovadv@tyuiu.ru

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ключевые слова: интернационализация, международная транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры, интеграция, международные детерминанты.

Статья посвящена исследованию экономической среды международной транспортной инфраструктуры, что необходимо для ее стратегирования, поскольку при выборе решений по развитию транспортной инфраструктуры международного значения крайне важно принимать во внимание все условия и обстоятельства ее функционирования. В ходе исследования для установления направлений стратегирования используется механизм детерминант, с помощью которого сформированы основные группы международных детерминант – факторов, характеризующих экономическую среду международной транспортной инфраструктуры. Эти группы определяют дальнейшие траектории стратегирования развития объекта исследования. Выполнен обзор литературы по проблематике исследования, изучены работы ученых, в которых затрагиваются вопросы экономической среды, экономических процессов, влияния факторов развития на транспортную инфраструктуру, в том числе в аспекте глобализации. Так, обобщив исследования ученых в сфере транспорта и развития международных интеграционных отношений, выделены группы международных детерминант. Каждая из групп соответственно охватывает свою определенную область. На основании отобранных групп международных детерминант сформирована структурная схема стратегирования интернационализации звеньев транспортной инфраструктуры. Полученные результаты представляются полезными для дальнейшего понимания закономерностей развития международной транспортной инфраструктуры на основе интернационализации ее звеньев.

K. S. Tchumlyakov

Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russian Federation,
e-mail: ks.tchumlyakov@yandex.ru

D. V. Tchumlyakova

Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russian Federation,
e-mail: chumljakovadv@tyuiu.ru

ECONOMIC ENVIRONMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Keywords: internationalization, international transport infrastructure, international transport corridors, integration, international determinants.

The article is devoted to the research of the economic environment of international transport infrastructure; this is necessary for its strategizing, because it is extremely important to take into account all the conditions and circumstances of the functioning of transport infrastructure of international importance when choosing development decisions. In the course of the study, the mechanism of determinants is used to establish directions for strategizing; with its help, the main groups of international determinants are formed, in other words, factors characterizing the economic environment of the international transport infrastructure. These groups determine further trajectories for strategizing the development of the research object. A review of the literature on the research issues was carried out, the works of scientists were studied, which touch upon issues of the economic environment, economic processes, the influence of development factors on transport infrastructure, including in the aspect of globalization. Thus, summarizing the research of scientists in the field of transport and the development of international integration relations, groups of international determinants were identified. Each group respectively covers its own specific area. Based on selected groups of international determinants, a structural scheme for strategizing the internationalization of transport infrastructure links has been formed. The results obtained seem useful for further understanding the patterns of development of international transport infrastructure based on the internationalization of its links.

Введение

Анализ экономической природы интернационализации транспортной инфраструктуры и актуальность данного явления в целом обусловили дальнейшее изучение аспектов развития международной транспортной инфраструктуры (МТИ) [1]. Интернационализация дает существенные экономические эффекты, как для формирования глобальной транспортной инфраструктуры в целом, так и для макрорегионов, страны и другой территории, на которой присутствует [2]. Поэтому при принятии решений по развитию транспортной инфраструктуры международного уровня крайне необходимо принимать во внимание все условия и обстоятельства ее экономической среды.

Исследование экономической среды МТИ, при которой возможен процесс интернационализации звеньев транспортной сети, позволит реализовать задачу стратегирования развития МТИ, охватывающую, как особенности самой транспортной инфраструктуры, так и особенности территорий. Выявление стратегических траекторий развития МТИ на основе интернационализации транспортной сети внутренних территорий и дальнейшая реализация эффектов интернационализации обусловили актуальность настоящего исследования.

В таких обстоятельствах представляется востребованным исследование и выработка классификации международных детерминант, определяющих направления развития МТИ.

Использование так называемого механизма детерминант для установления направлений стратегирования не является редким и часто используется в исследованиях различных ученых. Под детерминантами (греч. *determinans* – «определяющий») понимаются конкретные факторы, которые порождают явление, обуславливают его [3], другими словами – факторы, определяющие траектории развития [4].

Целью теоретического исследования авторов является анализ экономической среды МТИ, выявление детерминант, ее характеризующих и ориентированных на интернационализацию транспортной инфраструктуры (на примере национальной транспортной инфраструктуры Российской Федерации) в пространстве мирохозяйственных связей. Впоследствии эти детерминанты будут учитываться при формировании стратегии (или портфеля стратегий) развития МТИ.

Материалы и методы исследования

Исследование основано на фундаментальных теоретических научных трудах ученых в области мировой экономики, транспорта и транспортной инфраструктуры. В ходе исследования применены общенаучные и специальные методы и приемы: структурно-логический метод, методы наблюдения, анализа и синтеза и др. [5]. Построение структурной схемы стратегирования интернационализации звена транспортной инфраструктуры базируется на концепциях стратегического менеджмента и инструментах стратегического анализа [6].

Вопросы изучения экономической среды и экономических процессов, влияния факторов развития на деятельность транспорта и транспортную инфраструктуру, в том числе в аспекте процессов глобализации, затрагиваются во многих работах ученых [7; 8]. Исследуются аспекты формирования транспортного пространства, вопросы интеграции транспортных систем различных стран, роль национальных транспортных систем в формировании глобальной транспортной инфраструктуры и прочие элементы экономической среды.

М.В. Новиков и С.В. Землянская международную транспортную систему представляют как международное интернационализированное производство, обслуживающее процессы интеграции, распространяющееся на несколько областей. Во-первых, авторы отмечают общий уровень развития национальной транспортной системы и, в частности, логистику и логистическое управление, подразумевая весь комплекс управления сквозными интегрированными бизнес-процессами, включая кооперирование предприятий, корпораций через совместные предприятия, стратегическое партнерство, международные альянсы, консорциумы и т.п. Ключевым объектом такого логистического управления являются транспортные потоки, потоковые процессы, международные транспортные коридоры и узлы. Во-вторых, рынок и элементы рынка услуг МТИ, включающие в себя все транспортно-логистические структуры – транспортные средства, дороги и воздушное пространство, склады и порты и т.д. В-третьих, институциональные технологии, нацеленные на рост производительности, развитие международного производства продукта (транспортной услуги), инновационные технологии

и разработки, новые механизмы интеграции. В-четвертых, авторы упоминают о международном правовом поле и стандартах международной таможенной системы, включающих тарифное и нетарифное регулирование, требования и ограничения [9].

О.Н. Ларин, основываясь на иерархических многоуровневых структурах, при осмыслении интегрированной транспортной системы выделяет три основных страты, объединяющих отдельные компоненты: технические, технологические и организационные. В состав компонентов технической страты входят следующие основные элементы: пути сообщения; транспортные пункты, включая терминалы и транспортные узлы; транспортные средства. Выбор таких технических компонентов обоснован их обособленным характером и, одновременно, необходимостью их сочетания для осуществления процесса транспортировки, т.е. объединения в единую систему. Условия и формы объединения представлены стратой технологических компонентов, которые представлены в двух аспектах межвидового взаимодействия. О. Н. Лариным в составе технологических компонентов выделены две технологии объединения: 1) объединение технических параметров отдельных видов транспорта, выполняющих общую транспортную работу (графики движения транспортных средств, время работы транспортных пунктов, интервалы движения, погрузка-разгрузка и т.п.); 2) взаимодействие различных видов транспорта с целью сочетания и использования преимуществ каждого вида в ограниченных сферах деятельности (стоимость перевозки, скорость перевозки, частота отправок, безопасность транспортировки, сохранность транспорта, экипажа, груза, страховка и т.п.). Третья страта организационных компонентов, обеспечивающих координацию деятельности и развития транспортной системы, представлена структурой управления транспортной системой, административным регулированием (нормативное регулирование на федеральном, региональном, местном уровнях) и механизмами принятия решений, исходя из уровней сложности проблем (иерархия, включающая слои-блоки, на уровне которых принимаются решения) [10].

А.С. Лебедева, исследуя в своей работе влияние на транспорт глобализационных экономических процессов, упоминает о следующих факторах, определяющих структу-

ру транспортной системы РФ: региональные особенности развития (в частности территориальная неравномерность) транспортной инфраструктуры; наличие уже существующих международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории страны, транспортный рынок и транзит; инновационная активность и инновационные территориальные кластеры, объединяющие производства и взаимно-тяготеющие друг к другу предприятия; технико-эксплуатационные показатели основных фондов, технологические характеристики транспортно-логистических сетей; нормы и стандарты в области транспорта, транспортное законодательство в соответствии с международными соглашениями и конвенциями (гармонизированное и унифицированное); экологичность и безопасность работы транспорта; глобальное информационное пространство, консолидирующее статистические базы данных, навигационно-информационное обеспечение, автоматизированную систему управления; кадровый потенциал менеджеров предприятий транспортной отрасли [11].

А.В. Шпак транспортную инфраструктуру связывает с производительными силами и ресурсными резервами территорий, природными (климатическими, географическими, геополитическими характеристиками) и социально-экономическими условиями, территориальной структурой хозяйства страны в целом. По мнению ученого «транспорт является не просто сферой экономической деятельности, а элементом территории», поэтому характеристикой транспортной инфраструктуры является ее территориальная организация [12].

М.С. Оборин из факторов, формирующих транспортную инфраструктуру, особо отмечает специфические региональные факторы, такие как климатические, географические, экологические, социальные и политические. Также в исследовании ученого отмечается, что развитие транспорта оказывает влияние на некоторые отрасли – финансовую, цифровую и технологичную, обрабатывающую, предпринимательство, ориентированное на внутренний рынок сбыта, экспорт. Одним из наиболее актуальных направлений развития является цифровизация и повышение конкурентоспособности компаний транспорта [13].

Исследованию воздействия политических факторов на модернизацию транс-

портной инфраструктуры посвящена работа авторов Е.Г. Ефимовой и К. Пинониemi, изучающих механизмы финансирования крупных инфраструктурных объектов и политические риски при оценке и принятии финансовых, инвестиционных решений. К политическим факторам авторы относят мировые экономические кризисы, функционирование политического режима и финансовые рынки, обеспечивающие инвестирование транспортной инфраструктуры, состав их участников. Приведенные факторы в целом характеризуют среду МТИ [14].

Факторы экологичности и безопасности при формировании МТИ, а также проблематика усиления экологизации транзитного потенциала МТК, рассмотрены в работах [15; 16]. Так, экологическая детерминанта является одним из стратегических направлений формирования МТИ и усиления транспортно-транзитного потенциала.

Результаты исследования и их обсуждение

Обобщая исследования ученых в сфере транспорта и развития международных интеграционных отношений, выделим основные группы международных детерминант (факторов), характеризующих экономическую среду и направления развития МТИ: техника и транспортно-логистические структуры; организация и управление, логистика; система МТК, рынок и элементы рынка транспортных услуг; производительные силы, природные ресурсы, институциональные объединения; специфика территориальной организации; технологии, механизмы, инновации; информационные ресурсы; транспортное законодательство; экологичность и безопасность; политические и социально-экономические факторы страны (макрорегиона, интеграционного объединения).



Структурная схема стратегирования интернационализации звеньев транспортной инфраструктуры

Каждая из представленных групп, соответственно, охватывает определенную область экономической среды МТИ. Исходя из проблем состояния, констатирующих о различных вариациях характеристик МТИ и ее состояния, особенностей развития территории присутствия и региональных несоответствий в развитии транспортной инфраструктуры, обнаружено, что детерминанты могут находиться на различных уровнях, следовательно, формирование стратегии интернационализации (или портфеля стратегий) должно осуществляться с учетом различного уровня международных детерминант. На основании отобранных групп международных детерминант сформирована структурная схема стратегирования интернационализации звеньев транспортной инфраструктуры. Структурная схема представлена на рисунке.

Как видно, процесс разработки стратегии интернационализации звеньев транспортной инфраструктуры логичен и последователен. Сначала проводится внешний и внутренний анализ экономической среды МТИ на основании отобранных групп детерминант, затем определяется уровень международных детерминант (высокий, средний, низкий), изучаются варианты стратегий,

отбирается наиболее предпочтительный, и далее – разрабатывается программа внедрения. Следует добавить, что по истечении некоторого периода времени возможен пересмотр стратегии на основании мониторинга ее реализации. Направлением дальнейших исследований будет детализация групп международных детерминант и их количественная и качественная оценка.

Заключение

Влияние факторов развития на деятельность транспорта и международную транспортную инфраструктуру в научной литературе по-прежнему остается не достаточно изученным. Оценка факторов и изучение связанных с ними закономерностей развития МТИ проводится бессистемно. Так, экономическая среда, относящаяся к функционированию всей МТИ, должна рассматриваться с учетом всех ее направлений и секторов, а не в отдельных случаях применения. Выявленные в настоящем исследовании основные группы международных детерминант (факторов), охватывающих экономическую среду МТИ, позволят в дальнейшем установить закономерности развития МТИ на основе интернационализации ее звеньев.

Библиографический список

1. Чумляков К.С., Чумлякова Д.В. Интернационализация транспортной инфраструктуры: содержание понятия и направления // Евразийский юридический журнал. 2021. № 12 (163). С. 518-520. DOI 10.46320/2073-4506-2021-12-163-518-520.
2. Чумляков К.С. Экономические эффекты интернационализации транспортной инфраструктуры // Логистический аудит транспорта и цепей поставок LAT&SC – 2021. Материалы IV Международной научно-практической конференции. В 2-х томах. Тюмень, 2021. С. 365-367.
3. Большой экономический словарь: 19000 терминов / М.Ю. Агафонова и др.; Под ред. А.Н. Азриляна. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Институт новой экономики, 1997. 856 с.
4. Титова О.В. Стратегический менеджмент: учебное пособие для студентов специальностей: 080502, 220501. Бийск. Изд-во Алтайского государственного технического университета, 2010. 170 с.
5. Методы и организация научных исследований: теоретические основы и практикум / Л.Л. Тоньшева, Н.Л. Кузьмина, В.А. Чейметова. Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2019. 204 с.
6. Аакер Д. Стратегическое рыночное управление. 7-е изд. / Пер. с англ. под ред. С.Г. Божук. СПб.: Питер, 2007. 496 с.
7. Международный транспорт, международная транспортная политика и транспортная дипломатия: учебник для магистратуры / Л.Р. Билялова, А.Н. Борисов, А.Р. Бяшарова и др.; Под редакцией А.В. Торкунова, Р.И. Хасбулатова. М.: ООО «Экон-Информ», 2022. 471 с.
8. Транспортная и энергетическая инфраструктура в развитии производительных сил макрорегиона / М.Б. Петров, В.В. Литовский, А.Ю. Домников и др. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2022. 275 с.
9. Новиков М.В., Землянская С.В. Интернационализация системы грузоперевозок как вектор интеграции в мировое хозяйство // Научный вестник Волгоградского филиала РАНХиГС. 2015. № 3. С. 4-7.

10. Ларин О.Н. Стратифицированная модель межсистемной интеграции // Мир транспорта. 2008. Т. 6, № 2(22). С. 20-26.
11. Лебедева А.С. Процесс глобализации на транспорте: проблемы и перспективы транспортной системы РФ // Сборник научных трудов SWorld. 2014. Т. 1, № 3. С. 10-15.
12. Шпак А. В. Транспортная инфраструктура как ресурс развития территории // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 3(40). С. 89а-92.
13. Оборин М.С. Процесс формирования транспортной системы региона: основные факторы влияния // Вестник Забайкальского государственного университета. 2020. Т. 26, № 10. С. 88-98. DOI 10.21209/2227-9245-2020-26-10-88-98.
14. Ефимова Е.Г., Пинониemi К. Политические факторы формирования современной международной транспортной инфраструктуры // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2014. № 2. С. 32-56.
15. Чумляков К.С. Вопросы охраны окружающей среды в развитии транспортной инфраструктуры // Проблемы функционирования систем транспорта: Материалы Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных: в 2 томах, Тюмень, 14–15 декабря 2015 года / Отв. редактор В.И. Бауэр. Т. 2. Тюмень: Тюменский государственный нефтегазовый университет, 2015. С. 242-244.
16. Шадиметов Ю.Ш., Айрапетов Д.А. Экологическая безопасность международных транспортных коридоров // Наукосфера. 2022. № 11-1. С. 84-89. DOI 10.5281/zenodo.7303418.