

УДК 330.4; 339.9

Графоаналитический метод оценки транспортно-логистического обеспечения международной экономической кооперации**Каибразиев Р.В.**

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры географии и картографии,
Казанского (Приволжского) федерального университета

**Буреев Р.А.**

Аспирант кафедры географии и картографии
Казанского (Приволжского) федерального университета

Развитие внешнеэкономических связей регионов России нуждается в создании эффективных финансовых, институциональных и инфраструктурных механизмов их обслуживания. Целью статьи является оценка транспортного обеспечения международной экономической кооперации. Графоаналитический метод оценки регионов по уровню развития транспорта и внешнеэкономической деятельности был апробирован на примере транспортной обеспеченности внешнеэкономических связей субъектов Приволжского федерального округа и позволил дать рекомендации по развитию региональной транспортной системы.

Ключевые слова: международная кооперация, транспортное обеспечение, графоаналитический метод.

Внешнеэкономическая деятельность (ВЭД) регионов рассматривается сегодня как естественная сфера социально-экономической и политической жизни России. Вопросы эффективной организации ВЭД регионов являются актуальными с начала 1990-х гг., когда регионы России получили возможность организовывать собственную международную деятельность в результате рыночных реформ и общественно-политических преобразований. На сегодняшний день она включает различные формы и методы политического, торгово-экономического, производственного, финансового, инвестиционного, научно-технического взаимодействия со странами и их регионами с целью использования преимуществ международной финансовой и экономической кооперации для достижения целей социально-экономического развития и повышения конкурентоспособности региона.

ВЭД регионов способствует, благодаря различным формам внешнеторговой деятельности и инвестиционного сотрудничества, повышению темпов роста региональных доходов, оптимизации структурных пропорций в экономике, ускорению технического прогресса, повышению эффективности инвестиций, и в итоге – все большему включению регионов РФ в систему международного разделения труда, специализации, концентрации и кооперации производства.

Развитие системы международной экономической кооперации является важнейшим фактором экономического роста Российской Федерации в условиях глобализации мировой экономики. Оно актуально на всех уровнях экономической системы: национальном, региональном, локальном. Развитая система международных кооперационных связей является непременным условием модернизации

технологической базы производства, роста эффективности функционирования систем производства, обмена и распределения, совершенствования методов управления на всех уровнях, повышения уровня социально-экономического развития и качества жизни населения регионов.

Движущими силами глобализации мировой экономики являются:

- углубление международного разделения труда – не столько за счет углубления межотраслевого, сколько внутриотраслевого разделения труда, т.е. на базе растущей дифференциации высокотехнологичных конечных продуктов и полупродуктов;
- регионализация и транснационализация экономики;
- информатизация общества;
- развитие международной транспортной инфраструктуры.

В современных условиях активизация ВЭД невозможна без развития транспортной системы, обслуживающей внешнеэкономические связи предприятий региона и обеспечивающей транзит грузов в другие регионы и страны, а также без проектирования и развития логистических центров (ЛЦ) международного уровня.

В этой связи в данной статье предлагается развитие и применение графоаналитического подхода к проектированию размещения транспортных узлов и международных логистических центров, обеспечивающих ВЭД регионов. В частности, решается задача классификации регионов РФ по степени развития транспортного комплекса (далее – ТК) в связи с обеспечением внешнеэкономической деятельности и выделения регионов, наиболее подходящих для размещения ЛЦ. Подобный подход используется для отображения распределения крупнейших банков Москвы и Московской области, где ОХ – собственный капитал (млрд. руб.), ОУ – балльная оценка финансовой устойчивости (от 0 до 1) [1].

Графические представления относятся к методам формализованного представления систем. В.Н. Волкова отмечает: «графические представления позволяют наглядно отображать структуры сложных систем и процессов, происходящих в них» [2, с. 75]. В данном случае графический метод показывает положение объектов на плоскости в прямоугольной системе координат.

На примере анализа регионов по уровню развития транспорта и ВЭД могут быть выделены 4 (или 9, или 16 групп) регионов (рис. 1):

- высокий уровень развития ТК – высокий уровень ВЭД;
- высокий уровень развития ТК – низкий уровень ВЭД;

– низкий уровень развития ТК – высокий уровень ВЭД;

– низкий уровень развития ТК – низкий уровень ВЭД.

В результате типологии может быть принято следующее решение о размещении международного ЛЦ: в регионе N – из группы «высокий уровень развития ТК – высокий уровень ВЭД».

Данный подход может быть применен к типологии регионов и их оценки по уровню транспортного обеспечения международной кооперации.

На рисунке 2 диаграмма построена по принципу графического изображения по двум осям, соответствующим двум основным показателям: уровню развития транспорта (транспортной инфраструктуры) и коэффициенту внешнеэкономической деятельности. Этот, на первый взгляд, простой метод отображения ситуации позволяет довольно наглядно и четко увидеть реальную картину распределения регионов ПФО по уровню развития транспорта и ВЭД.

При типологии регионов Приволжского федерального округа использовались две группы показателей:

I. Уровень развития транспорта (TDL)

II. Коэффициент ВЭД (IBF)

При расчете этих показателей были использованы данные Федеральной службы государственной статистики РФ за 2011 г. [3].

Для определения уровня развития транспорта (TDL), были взяты такие показатели, как:

– Плотность железнодорожных путей (км путей на 10000 кв. км территории) – A_1 ;

– Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км дорог на 1000 кв. км) – A_2 ;

– Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием (в %) – B_1 ;

типология регионов по уровню развития транспорта и ВЭД

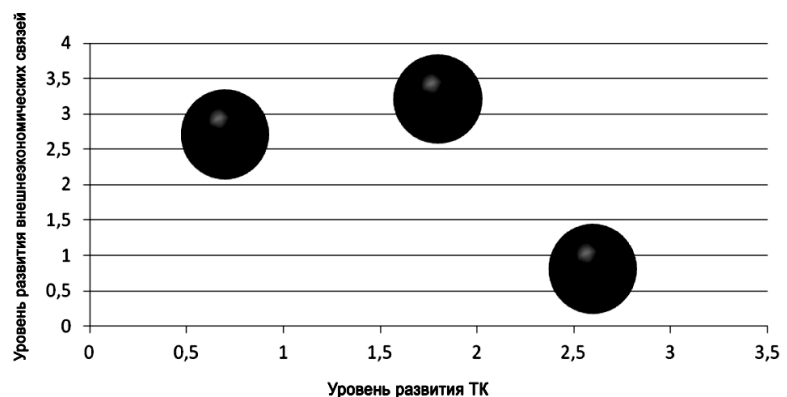


Рис. 1. Пример типологии регионов с использованием двух параметров: «Уровень развития транспортного комплекса» и «Уровень развития внешнеэкономических связей» (с целью размещения международных ЛЦ)

– Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием (в %) – B_2 ;

– Инвестиции в транспорт и связь (млн. руб.) – C .

Все показатели были пронормированы по формуле:

$$x^{норм} = (x_i - x_{min}) / (x_{max} - x_{min}) \quad (1)$$

После чего уровень развития транспорта (TDL) был вычислен следующим образом:

$$TDL = A_1^{норм} + A_2^{норм} * (B_2/B_1) + C^{норм} \quad (2)$$

В качестве второго показателя был взят коэффициент ВЭД (IBF). Согласно Федеральному закону от 18 июля 1999 г. № 183-ФЗ «Об экспортном контроле», понятие внешнеэкономической деятельности определяется как «внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности (правами на них)» (ст. 1) [4]. Исходя из данного понятия о ВЭД, для определения этого коэффициента были взяты такие основные показатели, как:

– Внешняя торговля (экспорт) со странами СНГ (в млн. долл. США) – E_1 ;

– Внешняя торговля (экспорт) со странами дальнего зарубежья (в млн. долл. США) – E_2 ;

– Внешняя торговля (импорт) со странами СНГ (в млн. долларов США) – I_1 ;

– Внешняя торговля (импорт) со странами дальнего зарубежья (в млн. долл. США) – I_2 ;

– Иностранные инвестиции в экономику РФ (в тыс. долл. США) – F_1 .

Все показатели также были пронормированы по формуле (1).

После чего коэффициент ВЭД (IBF) был вычислен следующим образом:

$$IBF = E_1^{норм} + E_2^{норм} + I_1^{норм} + I_2^{норм} + F_1^{норм} \quad (3)$$

Если разделить всю площадь диаграммы на сетку из 9 равных прямоугольников, тем самым выделив «группы» регионов со схожими показателями, на ее основе можно сделать своего рода классификацию (типологию) регионов Приволжского федерального округа по уровню развития транспорта и ВЭД. Именно такое число групп является наиболее оптимальным вариантом распределения областей, так как среди них можно без затруднения выделить группы: «отстающих» регионов – по какой-либо оси или по обеим осям (показателям); «средних» регионов, занимающих срединное положение; «более развитых» регионов, лидирующих по всем показателям либо показывающих значения выше средних.

В результате построения диаграммы были получены следующие группы регионов ПФО (рис. 2):

• К числу лидеров можно отнести: Самарскую область, Республику Татарстан и Нижегородскую область.

• Регионы со средними и близкими к ним значениями показателей можно, в свою очередь, разделить на 2 подгруппы:

1. Пермский край, Республика Башкортостан и Оренбургская область. Коэффициент ВЭД в этих регионах довольно высок, при низком уровне развития транспорта.

2. Саратовская область, Удмуртская республика, Ульяновская область, Чувашская республика, Республика Мордовия и Пензенская область.

В данной подгруппе наблюдается обратная картина, а именно, низкий коэффициент ВЭД при средних и выше средних показателях уровня развития транспорта.

• И наконец, в третью группу вошли: Республика Марий Эл и Кировская область, отстающие по обоим показателям от других регионов ПФО.

Проанализировав диаграмму и распределение регионов ПФО по ней, можно сделать следующие выводы:

Первое. Уровень развития транспортного комплекса большинства регионов (8 из 14) ПФО выше среднего показателя. Наличие развитой транспортной инфраструктуры дает предпосылки к стабильному экономическому развитию округа, вовлечению в международные связи всех без исключения регионов. По данной диаграмме видно, что в области наибольшего контраста показателей по двум осям не вошел ни один регион ПФО. То есть, ни один регион не показал высшие значения коэффициента ВЭД при наиболее низком уровне развития транспорта, и наоборот. Отсюда можно сделать вывод, что уровень развития транспортной инфраструктуры и ВЭД естественным образом взаимосвязаны между собой. Развитая транспортная инфраструктура служит базисом для роста ВЭД региона, что влечет за собой укрепление торгово-экономических связей региона с другими регионами страны и мира, усиление его позиций в международной производственной кооперации.

Второе. Выделив регионы с разным уровнем развитости транспортной инфраструктуры и показателя ВЭД, можно определить стратегию дальнейшего развития транспортной системы округа в целом. Создание единой транспортной системы обслуживания ВЭД с международными логистическими центрами в наиболее развитых регионах (Республика Татарстан, Самарская и Нижегородская области) позволит использовать эти регионы в качестве «ядер» международной производственной кооперации. Функция регионов-лидеров, обеспечивающих ВЭД всех регионов ПФО, заключается в притягивании к себе близлежащих территорий, образуя «связку» регионов кооперационного взаимодействия.

Третье. Высокие показатели ВЭД и уровня развития транспорта в регионе подразумевают его участие в крупных транспортных и экономических проектах

Диаграмма транспортного обеспечения международной экономической кооперации в регионах ПФО

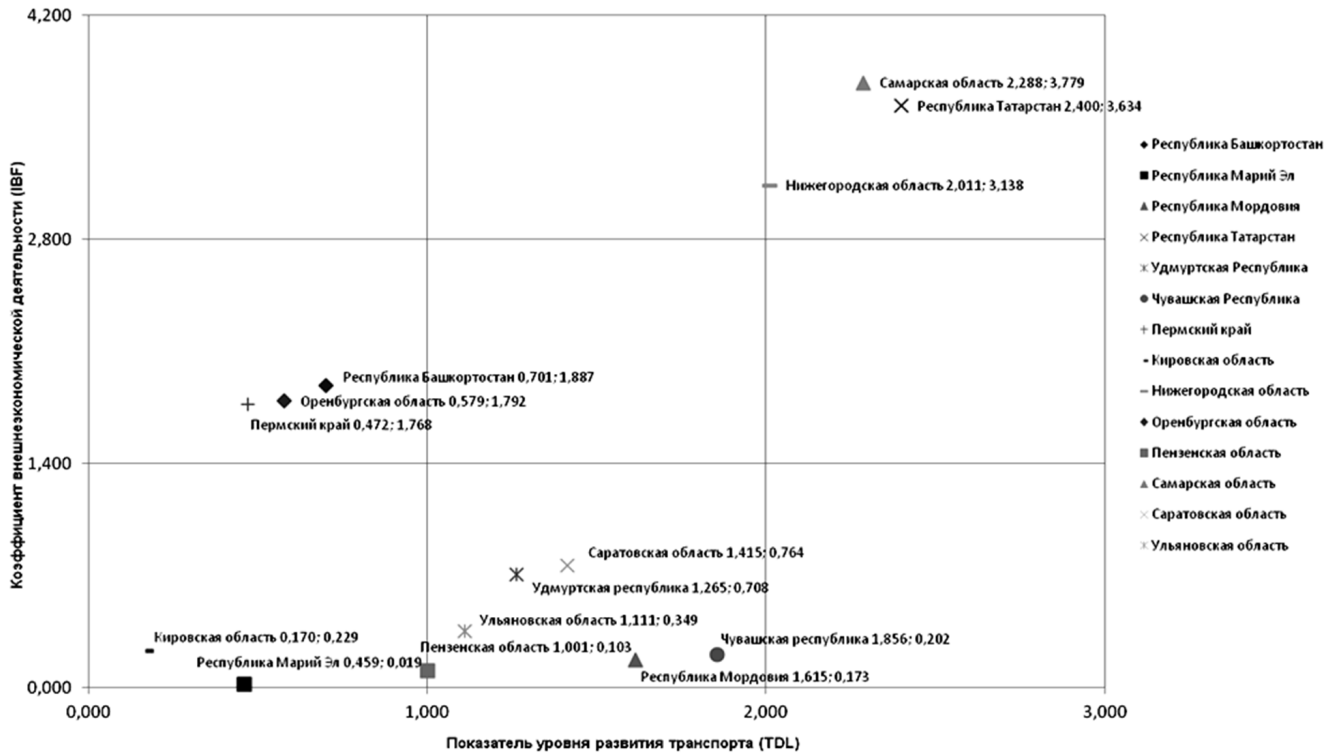


Рис. 2. Типология регионов ПФО по уровню развития транспорта и ВЭД

национального и международного масштаба, таких как международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай» [5]. При планировании таких проектов необходимо ясно и четко видеть структуру, уровень развития и возможности региона. Данная типология регионов и оценка их транспортной обеспеченности в целях развития международной экономической кооперации дает возможность принять правильные стратегические решения при планировании крупных международных и национальных проектов. Важно не упускать из внимания участие в этих проектах и других регионов округа, включая их тем самым в общую систему, эффективно функционирующую как единое целое и развивающуюся по принципу центр-периферия, где развитые центры системы будут выступать в качестве связующих звеньев между периферийными регионами и внешним миром. Такой комплексный подход позволит улучшить уровень развития транспорта во всем округе, укрепить межрегиональные и международные экономические связи.

Литература:

1. Крупнейшие банки Москвы и Московской области // Эксперт. – 2007. – 19-25 марта. – № 11 (552). – С. 110.
2. Системный анализ и принятие решений: Словарь-справочник / Под ред. В.Н. Волковой, В.Н. Козлова. – М.: Высш. шк., 2004. – 616 с.
3. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2012: Стат. сб. – М: Росстат, 2012. – 990 с.
4. Федеральный закон от 18 июля 1999 г. № 183-ФЗ «Об экспортном контроле» (с изменениями и дополнениями). – URL: <http://www.garant.ru/>
5. Кашбразиев Р.В. Организация и финансирование международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай»: современное состояние и проблемы // Финансы и кредит. – 2013. – № 21. – С. 46-56.

Graphical Analytic Method of Assessment of Transport and Logistic Support of International Economic Cooperation

R.V. Kashbraziev, R.A. Bureev
Kazan (Volga Region) Federal University

The development of external economic relations of Russian regions requires creation of efficient financial, institutional and infrastructural mechanisms of their support. The aim of the article is to assess transport provision of international economic cooperation. Graphical analytic method of assessment of regions based on the level of transport and external economic activities development was tested on the example of transport support of external economic relations of Volga-region federal district, which provided guidance on development of regional transport system.

Key words: international cooperation, transport support, graphical analytic method.

