

УДК 338.47

## Кооперационные связи Республики Татарстан в международной системе транспортных коридоров



### **Рожко О.Н.**

Кандидат технических наук,  
доцент кафедры автомобильных двигателей и сервиса  
Казанского национального исследовательского  
технического университета им. А.Н. Туполева – КАИ

### **Хоменко В.В.**

Доктор экономических наук, профессор кафедры  
китаеведения и стран Азиатско-Тихоокеанского региона  
Казанского (Приволжского) федерального университета,  
вице-президент Академии наук Республики Татарстан



*Дана оценка перспектив интеграции Республики Татарстан в мировую транспортно-логистическую систему через межрегиональные кооперационные связи. В основе анализа лежали статистические и аналитические методы оценки перспектив внедрения регионов РФ в систему международных транспортных коридоров через инструменты межрегионального кооперационного взаимодействия. Отражена роль РФ в развитии системы транспортных магистралей и торгово-экономических коридоров в направлении европейских и азиатских рынков внешней торговли. Представлены доля и место РТ в межрегиональном товарообороте граничащих с ней регионов за тринадцатилетний период. Отражены пути реализации потенциала Татарстана, как одного из ключевых звеньев в системе международных транспортных коридоров.*

*Ключевые слова: межрегиональная кооперация, транспортно-логистические системы, торговые связи, международные транспортные коридоры.*

Экономико-географическое положение России является одним из ее главных конкурентных преимуществ на мировом экономическом рынке и в глобальной транспортной системе, однако, оно используется недостаточно, несмотря на то, что полностью отвечает мировой геополитической ситуации. Это обусловлено неполной реализацией возможностей выхода к основным международным транспортным путям и участия во вновь формируемых крупных международных транспортных магистралах и коридорах [1; 2]. В современных условиях экономического развития России транспорт является одним из важнейших факторов социально-экономического роста, обеспечивающего: единство экономического

пространства страны; совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей; рационализацию размещения производительных сил; повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов страны; расширение международного сотрудничества; развитие экспорта транспортных услуг и реализацию транзитного потенциала страны в системе международных транспортных коридоров (МТК) [3-5].

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ в рамках научного проекта № 15-12-16001, а (р) «Развитие финансовых механизмов управления транспортной системой крупных городов и регионов России».

В настоящее время увеличивается удельный вес и значение в мировой экономике и политике стран Южной и Восточной Азии, особенно Китая, Индии, ряда стран Ближнего Востока, международных экономических организаций, включающих в основном страны Азии (например, АТЭС). Данные страны имеют огромный потенциальный рынок для российской экономики, обуславливая необходимость развития новых направлений экономических связей, их диверсификации в азиатском направлении [1; 6]. В настоящее время основные торгово-экономические приоритеты России формируют уже не только страны Европы, но и во все возрастающей степени государства азиатского региона. Огромную роль в этом плане имеет развитие системы транспортных магистралей и торгово-экономических коридоров в направлении указанных рынков внешней торговли [7]. Приоритетными проектами являются дальнейшее совершенствование инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации. Большой интерес в плане перспектив развития экономики России, и, в первую очередь, ряда ее регионов, имеет формирование евроазиатских коридоров. Сложившийся железнодорожный коридор «Запад-Восток» («Транссиб») безусловно является скелетной транспортной структурой России [8-9]. Однако потенциал использования его в реализации евроазиатской кооперации ограничивается достаточно узким перечнем государств, а сама траектория исторически нацелена, преимущественно, на кратчайший выход к границам Тихого океана [1; 10]. Поэтому этот коридор, безусловно, нуждается в дополнении другими транспортными транзитными магистралями с существенным меридианным смещением.

Прежде всего, нужно отметить международный транспортный коридор «Север – Юг», который связывает Центральную Европу и Скандинавию с Южной Азией и Ближним Востоком. Соглашение о его создании было принято 12 сентября 2000 г. на II Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, министрами транспорта и путей сообщения России, транспорта Индии, дорог и перевозок Ирана. Коридор «Север-Юг» призван вернуть направление внешнеторговых грузопотоков по побережью Каспийского моря, Ирана, значительно увеличить объемы товаропотоков с Казахстаном, странами Средней Азии и Китаем [8]. До 15 % этих грузоперевозок между Западной Европой и Восточной Азией может

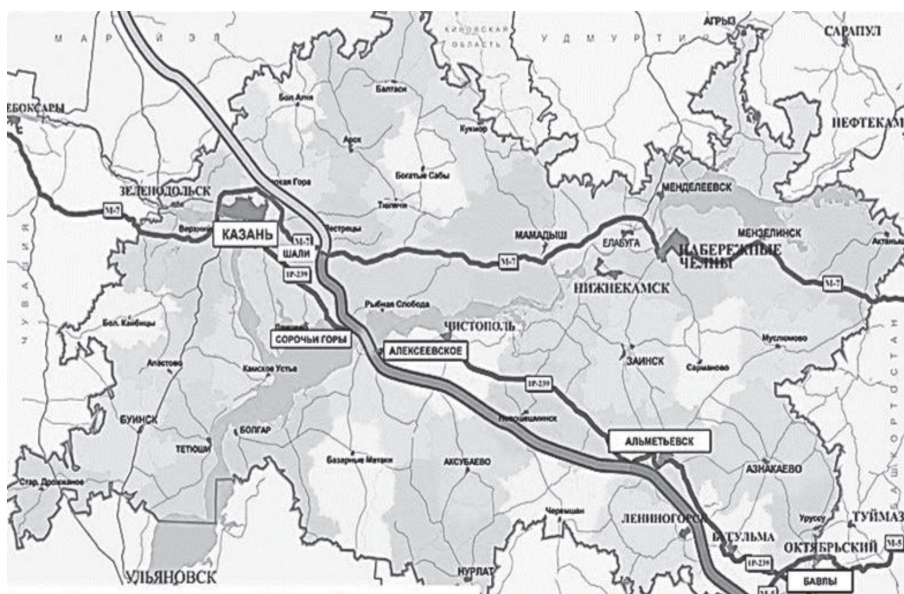
следовать через Россию. Российский бюджет будет ежегодно получать оплату транзита. При этом сами перевозчики, как записано в соглашении, будут освобождены от уплаты налогов [1; 4]. Конкуренция стран на направлении «Север-Юг» приводит к наличию ряда проектов – Виа-Балтика, ТРАСЕКА и Шелковый путь. Вместе с тем, при обслуживании транспортных связей Европы и в особенности северной ее части, кратчайшие маршруты проходят так или иначе опять же по территории Российской Федерации, что обеспечивает сокращение времени доставки грузов и пассажиров и повышает конкурентоспособность трансроссийских маршрутов по экономическим показателям [1; 11].

Второй стратегический проект – автотранспортный коридор «Европа-Западный Китай». Нужно отметить, что с 1991 по 2000 гг. Российская Федерация, проходя через серию финансовых и экономических кризисов, и находясь в сложной бюджетной ситуации, не проявляла какой-либо существенной активности к продвижению и практическому решению вопроса о формировании на территории России российского участка данного коридора [12]. К обсуждению соответствующего проекта стороны, а теперь уже наряду с Россией, Казахстаном и Китаем, здесь были страны – представители Евросоюза, вернулись в 2005 г. На рассмотрение было представлено пять проектных вариантов. Окончательно утвержденный вариант автотранспортного коридора охватывает центральные федеральные и столичные города – Москву, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань (рис. 1) [12-13].

В целом к настоящему времени российская сторона демонстрирует достаточно скромные темпы в реализации проекта автотранспортного коридора «Европа-Западный Китай». В этом случае она сильно контрастирует с Казахстаном, который в 2012 г. завершил основные строительные работы, а Россия лишь принципиально определялась с траекторией



Рис. 1. Автотранспортный коридор «Европа-Западный Китай» [12]



**Рис. 2. Региональный участок автотранспортного коридора «Европа-Западный Китай», пролегающий по территории Республики Татарстан [15]**

маршрута, где активные строительные работы осуществлялись только в отдельных регионах [14]. Например, в Татарстане введено в эксплуатацию 80 % от запланированных объемов дорожного строительства (рис. 2) [15], так, еще в 2010 г. на территории республики открылся первый участок платной автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» в составе федеральной автомобильной дороги «Казань – Оренбург», которая является частью международного коридора «Европа – Западный Китай» по маршруту «Санкт-Петербург – Вологда – Казань – Оренбург – граница Казахстана».

Необходимо отметить, что Россия ранее не обеспечила реализацию в полном объеме соглашений по строительству МТК «Север-Юг» (в отличие, например, от Ирана). В итоге в районе этого коридора полнообъемного транзита нет [7]. По нашему мнению, российская сторона должна преодолеть отставание в формировании своих участков, рассмотренных МТК. Для этого, наряду с дополнительным обоснованием грузопотоков (где концентрируется основная часть аргументов оппонентов проектов), должны быть в кратчайшее время осуществлены: во-первых, сквозное проектирование инфраструктурного обеспечения работы коридоров; во-вторых, разработка финансово-организационных схем привлечения инвесторов к развитию инфраструктуры; и наконец, разработка проектов участия российских компаний в обслуживании коридоров на максимально продолжительном его участке. Сегодня на основе консолидированных сил заинтересованных бизнес-структур, общественно-политических и научных организаций проекты МТК должны приобрести необходимый импульс развития, преодолев бюрократическую инерцию и консерватизм, стать фактором обновления, экономического и геополитического усиления России.

В настоящее время развитие системной методики анализа межрегиональных товарных потоков имеет огромное значение для практического применения в рамках разработки и проведения социально-экономической политики как на федеральном, так и региональном уровнях управления. Одной из основных задач федерального уровня, на наш взгляд, является выявление, на основе анализа направленности и интенсивности товарных потоков, регионов-локомотивов, то есть территорий интенсивного роста и смежного межрегионального взаимодействия, последние выступают «интеграционными ядрами» для периферийного

окружения [12]. В этом случае реальным механизмом выравнивания региональных диспропорций может стать переток капиталов региональных финансовых рынков, использование их реальным сектором экономики периферийных регионов. В рамках этой задачи должна быть произведена оценка характера торговых связей региона-ядра с периферийными регионами. Это позволит выявить точки роста, точнее говоря, направления межрегиональной экспансии интеграционного ядра, инвестиции в которые принесут наибольший экономический эффект (с учетом положительных последствий для периферийных регионов) [12]. Несомненно, основным здесь является вопрос о том, по каким критериям следует производить отбор регионов – «интеграционных центров» и проводить характеристику их торговых связей.

На наш взгляд, к числу критериев интеграционного статуса региона могут быть отнесены следующие показатели:

- доля региона в суммарном межрегиональном товарообороте;
- сбалансированность товарного обмена по вывозу и ввозу;
- наличие высокой плотности торговых связей с близлежащими (периферийными) регионами.

Особую актуальность эта задача приобретает на стратегически важных для страны участках межрегионального кооперационного взаимодействия в зонах международных транспортных коридоров. Наши исследования показали, что особое место в них занимает Республика Татарстан [15]. Во-первых, Татарстан относится к числу наиболее развитых в экономическом отношении регионов России, занимающая ведущие позиции по развитию промышленного и сельскохозяйственного производства в Приволж-

ском федеральном округе. Во-вторых, республика имеет исключительно выгодное экономико-географическое положение, располагаясь практически в центре экономически развитого Приволжского федерального округа, между индустриальными регионами Центра и Урала. Регион имеет благоприятное положение и по отношению к важным сырьевым базам Урала и Сибири, сельскохозяйственным районам Поволжья, то есть фактически располагаясь на пересечении авиалиний, железнодорожных, автомобильных и речных стратегических магистралей общероссийского значения. Кроме того, Татарстан располагает возможностью обеспечивать эффективность управления и организации работы крупных участков международных автодорожных коридоров, он может взять на себя ведущую роль в формировании центральной компании по созданию и эксплуатации российского участка рассматриваемого автодорожного коридора [12]. В функции компании может быть включена перевозка грузов в пределах автодорожного коридора (ОАО «КамАЗ»), их техническое обслуживание и заправка (ОАО «Татнефть»). Автомобили татарстанского предприятия ОАО «КамАЗ», пригодны для перевозки грузов на всем протяжении российского участка, а также на значительной территории казахстанского и китайского участков, учитывая качество дорог и характер перевозимых грузов на территориях данных государств. В случае применения при этом технологии прямой перегрузки контейнерных грузов на граничных пунктах контроля (прежде всего, западных) с зарубежными автомобилями на российские, сократится время на таможенный осмотр самих автомобилей, что существенно снизит потери времени при осуществлении контрольно-пропускных операций и повысит эффективность всего цикла перевозки [1; 12].

В рамках данной статьи попробуем дать ответ на вопрос: насколько полно Республика Татарстан реализует свой потенциал, является ли она «центром притяжения», интегрирующим ядром для других регионов и способна ли в стратегическом плане превратиться в одно из ключевых звеньев в системе Международных транспортных коридоров.

Для исследования этого вопроса необходимо, в первую очередь, изучить направленность и характер связей кооперационного взаимодействия Республики Татарстан, и, во-вторых, обратиться к изучению структуры татарстанского товарооборота с регионами Российской Федерации. Следствиями географического положения региона является развитость экономических связей, высокий уровень кооперации и специализации его экономики. За многолетнюю историю существования Татарстана неизменной всегда оставалась наиболее существенная его черта – пограничное положение между ареалами европейских и азиатских культур, цивилизаций, что объективно способствует развитию отношений Ре-

спублики Татарстан с крупнейшими культурными центрами Европы, Ближнего и Среднего Востока.

Проведенные нами исследования грузопотоков и товарооборота на основе полномасштабных статистических данных Татарстанстата за 2000-2014 гг. позволяют сделать следующие выводы. Во-первых, Татарстан входит в группу лидеров по суммарному кооперационному торговому взаимодействию в зоне Великого Волжского Пути (наряду с Москвой, Московской областью, Республикой Башкортостан, Нижегородской и Самарской областями). Во-вторых, республика выделяется сбалансированностью торгового взаимодействия с другими регионами. У нее наиболее сбалансирован вывоз с ввозом – показатель торгового дисбаланса составляет 20,28 %, далее следует Башкирия (36,56 %) и Нижегородская область (47,68 %). Общим для всех регионов является превышение вывоза над ввозом товаров в рамках взаимодействия с приволжскими регионами. В-третьих, анализ степени диверсификации и интенсивности торговых связей внутри рассматриваемой зоны показывает, что наибольший уровень их у Татарстана и Нижегородской области – они взаимодействовали в 2013 г. с 25 регионами из числа рассматриваемых, формируя позиции товарооборота важнейших видов продукции. Затем следует Московская область – 22, Республика Башкортостан – 20, Кировская – 16 регионов и т.д. (табл. 1). Стоит учесть, что при оценке диверсификации и интенсивности кооперационного взаимодействия принимаются во внимание регионы, каждый из которых формирует позицию товарооборота важнейшей продукции, в числе прочих обеспечивающих не менее 80 % суммарного межрегионального товарного оборота того или иного региона.

Из результатов исследования потоков товарооборота следует наличие высокой плотности торговых связей с близлежащими регионами. Осуществляется интенсивный товарный обмен между Татарстаном, Башкортостаном и Самарской областью. Причём Татарстан и Башкортостан позиционируются по отношению друг к другу как главные региональные партнёры. Республика Татарстан выступает и как второй по степени важности партнёр по отношению к Самарской области [15]. Уровень развития торговых связей Республики Татарстан с близлежащими регионами можно определить через долю и место республики в товарообороте этих регионов (табл. 2).

Из таблицы 2 следует, что для граничащих с Республикой Татарстан регионов доля Татарстана в межрегиональном товарообороте значительно выше, чем доля регионов в товарообороте самой республики. В целом, можно сказать, что Республика Татарстан притягивает к себе близлежащие территории, связывая регионы кооперационного взаимодействия. В этом смысле ее можно рассматривать как интеграционный территориальный центр.

Таблица 1

Диверсификация и интенсивность кооперационного взаимодействия регионов<sup>1</sup>

Регион	Место	Кол-во регионов-партнёров	Кол-во регионов, где данный регион занимает определенное место (с 1 по 10-е) в суммарном межрегиональном товарообороте									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Республика Татарстан		25	3	8	2	6	-	5	1	-	-	-
Нижегородская область		25	6	3	8	4	3	-	-	1	-	-
Московская область		22	8	4	4	2	2	1	1	-	-	-
Республика Башкортостан		20	2	3	1	7	-	1	2	2	2	-
Кировская область		16	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Пермская область		15	1	-	4	2	2	-	1	1	2	1
г. Москва		14	5	1	3	2	2	1	-	-	-	-
Самарская область		11	1	2		2	1	3	-	-	2	-
г. С.-Петербург		11				1	2	1	2	2	-	2
Саратовская область		9	-	2	-	-	2	2	1	2	-	-
Республика Мордовия		9	-	-	-	-	1	3	1	1	-	2
Вологодская область		6	-	1	-	-	1	-	-	-	1	1
Волгоградская область		6		1	1	1	1	-	-	2	-	-
Владимирская область		5		1	1	-	-		1	1	1	
Пензенская область		5	-	-	-		1	2	1	-	-	-
Ярославская область		5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	1
Республика Марий-Эл		4	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1
Удмуртская Республика		4	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-
Ульяновская область		4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Оренбургская область		4	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Ленинградская область		3	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-
Костромская область		3	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-
Астраханская область		2	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Ивановская область		1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Тверская область		1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Чувашская Республика		1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Республика Калмыкия		1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-

Анализ имеющейся статистической базы по структуре татарстанского товарооборота с субъектами Российской Федерации позволяет сделать вывод, что на национальном рынке наша республика позиционирует себя как регион, поставляющий высокотехнологичную продукцию. Так, по сведениям за 2014 г., 58 % татарстанского вывоза по группе промышленных товаров приходится на машиностроение (автомобили грузовые) и нефтехимический комплекс (полиэтилен, смола поливинилхлоридная, шины, каучуки). Сырую нефть на российский рынок Татарстан на сегодняшний день практически не поставляет [12].

Традиционно, основными покупателями Татарстана являются Москва, Республика Башкортостан, Нижегородская, Свердловская, Пермская, Самарская, Тюменская и Челябинская области. Вместе с тем, необходимо отметить, что за период с 2000 по 2014 г. произошло своего рода расщепление торгово-экономических связей РТ с российскими реги-

онами. Так, если в 2000 г. Татарстан 54,8 % своей продукции вывозил лишь в два региона – Москву и Республику Башкортостан, то в 2014 г. – в восемь (Москва, Санкт-Петербург, Московская, Самарская, Нижегородская, Пермская, Ленинградская области и Республика Башкортостан).

Важнейшие рынки сбыта грузовых автомобилей для Татарстана находятся в Москве и Московской области, Республике Башкортостан, Свердловской области (55,73 %); полиэтилена – в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге и Липецкой области (52,53 %). Шины для автомобилей у республики закупают в значительном количестве Москва, Санкт-Петербург, Ростовская и Самарская области (51,27 %). Как показывают статистические данные,

<sup>1</sup> Процентные соотношения рассчитаны авторами на основании on-line версии Материалов официальных статистических сборников и исследований Татарстанстата за 2000-2014 гг. Официальный сайт. – URL: [http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/tatstat](http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat) [16].

**Таблица 2**  
**Доля и место Республики Татарстан в межрегиональном**  
**товарообороте граничащих с ней регионов (в 2000-2014 гг. и в 2014 г.)<sup>2</sup>**

№ п/п	Название региона	Доля РТ в совокупном товарообороте (интервал 2000-2014 гг.), % / место	Доля РТ в совокупном товарообороте (2014 г.), % / место
1.	Республика Башкортостан	32,65 / 1-е место	29,44 / 1-е место
2.	Ульяновская область	27,04 / 1	32,15 / 1
3.	Самарская область	20,65 / 1	22,94 / 1
4.	Республика Удмуртия	12,9 / 3	8,70 / 3
5.	Оренбургская область	12,65 / 3	9,74 / 3
6.	Республика Чувашия	10,95 / 3	6,35 / 4
7.	Республика Марий Эл	10,26 / 3	15,97 / 2
8.	Кировская область	9,22 / 4	6,93 / 4
9.	Республика Мордовия	3,1 / 6	1,18 / 5

республика за последние годы сумела существенно нарастить потенциал сотрудничества со многими субъектами федерации. Если в 2000 г. 84 % республиканского вывоза приходилось на регионы, входящие в межрегиональное ассоциативное объединение «Большая Волга», то к настоящему моменту эта цифра снизилась до 63,5 %. Одновременно, хотя и в несколько меньшей степени, произошло уменьшение удельного веса этой региональной экономической ассоциации по татарстанскому вывозу – с 57 до 46,8 %.

По отдельным товарным группам ситуация выглядит следующим образом: вывоз мазута топливного уменьшился с 32,6 до 28,4 %, битумов нефтяных – с 42 до 12,4 %, пленок полимерных – с 45,8 до 32,8 %, каучуков – с 40,5 до 26 %, материалов лакокрасочных – с 42 до 10 %, шин для легковых автомобилей – с 82,9 до 79,9 %, линолеума – с 18 до 4,6 %, шерсти мытой с 87 до 52 %, кожтоваров хромовых – с 65,4 до 52,4 %, автомобилей грузовых – с 72 до 59 %, насосов – с 18 до 5 %, компрессоров – с 16 до 9 %, кабелей силовых – с 40 до 3,4 %. Соответственно, увеличилась доля вывоза указанных товаров в регионы за пределы соседних регионов. Иными словами, Татарстан является сегодня привлекательным партнером не только для соседей, имеющих с ним традиционно тесные торгово-экономические контакты, но и для участников других внутрироссийских региональных объединений. Это тем более важно, что в условиях постиндустриализации территориальная близость не является обязательным условием интеграции и кооперационного взаимодействия регионов. Однако, на настоящий момент соседние субъекты федерации остаются главными торговыми партнерами Татарстана. Кроме того, по

целому ряду товарных позиций республика наращивала объемы поставок в указанные регионы. Например, вывоз полиэтилена в ассоциацию «Большая Волга» увеличился с 70,7 до 84,3 %; топлива дизельного с 34,6 до 40 %; шин для грузовых автомобилей с 58 до 67 %; шин для сельскохозяйственных машин с 52 до 60 %; кожтоваров с 9 до 83 %. Сохраняются также товарные группы, которые Татарстан вывозит исключительно в

регионы Волжского бассейна: газ попутный, трактора, станки металлорежущие, пиломатериалы.

По ввозу ситуация складывается следующим образом. В структуре татарстанского межрегионального обмена преобладают товары металлургической промышленности – готовый прокат черных металлов, трубы стальные (51,48 %); машиностроения – автобусы, комбайны, автомобили грузовые (6,5 %); химии и нефтехимии – топливо дизельное, каучуки, газ нефтяных месторождений (17 %) и строительной индустрии – цемент, материалы стеновые и др. (6,18 %). Готовым прокатом черных металлов Татарстан снабжают Челябинская, Липецкая и Вологодская области (77,88 %); трубами стальными Свердловская, Нижегородская и Челябинская область (82,89 %). Каучуки синтетические поступают в республику преимущественно из Башкортостана и Тульской области (70,56 %).

География движения товарных потоков по ввозу в 2010-2013 гг. характеризовалась увеличением доли регионов, не входящих в ось Астрахань-Санкт-Петербург (с 16 до 36,5 %) и соответствующим сокращением доли регионов, входящих в нее. Тем не менее, последние в значительном количестве поставляют в РТ: бензины авиационные (100 %); сетку стальную; соду каустическую (100 %); дома деревянные (100 %); смолу поливиниловую (98 %); шифер (92-98 %); кожи искусственные (98-100 %); пряжу хлопчатобумажную (100-98 %) пряжу льняную (100 %). Увеличился удельный вес поставок из этих регионов битумов нефтяных с 40 до 82 %; кокса с 47 до 54 %; готового проката черных металлов с 27 до 31,9 %; листа стального с 12,3 до 24 %; труб стальных с 14,9 до 17,8 %; удобрений минеральных с 62,7 до 71,7 %; листа железного с 0 до 26 %; волокон химических с 61 до 89 %; плит древесно-стружечных с 90,3 до 96 %; картона с 61,5 до 87,6 %; цемента с 82 до 86,6 %; стекла оконного с 57,7 до 97,6 %; линолеума с 50 до 85 %; шифера с 92 до 98 %. Уменьшился

<sup>2</sup> Расчеты произведены авторами на основании on-line версии Материалов официальных статистических сборников и исследований Татарстанстата за 2000-2014 гг. Официальный сайт. – URL: [http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/tatstat](http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat) [16].

удельный вес регионов «Большой Волги» во ввозе топлива дизельного с 52 до 45,9 %; масла дизельного с 99 до 93 %; чугуна предельного с 38 до 3 %; чугуна литейного с 8 до 0 %; проката сортового с 66 до 31 %; электродов сварочных с 79 до 64 %; сетки стальной со 100 до 97 %; кислоты серной с 83 до 72 %; каучуков с 24 до 16 %; шпал деревянных с 96 до 12 %. Из прочих регионов в значительном объеме поступают уголь (100 %), руда железная (100 %), дизели (100 %), ванны чугунные (100 %), целлюлоза товарная (100 %), пряжа объемная (100 %), комбайны зерно и кормоуборочные (100 %), чугун литейный (98-100 %), аккумуляторы (98%), лист и жесть (100-98 %) [15]. В течение ряда лет Татарстан получает промышленную продукцию главным образом из Республики Башкортостан, Челябинской, Свердловской, Липецкой, Нижегородской, Пермской и Кировской областей. Из регионов Поволжья и Приуралья Татарстан наиболее плотно контактирует с Москвой, Нижегородской и Самарской областями и Республикой Башкортостан. Из регионов вне обозначенного сегмента наиболее стабильными партнерами Татарстана являются Тюменская, Челябинская и Свердловская области.

Анализ движения товарных потоков позволяет сделать вывод о том, что на сегодняшний день Республика Татарстан действительно является одним из центров внутрироссийской интеграции и межрегиональной кооперации. Перспективы укрепления интеграционного потенциала региона связаны с реализацией проектов по развитию трансконтинентальных транспортных коммуникаций, проходящих через его территорию. Татарстан, в силу его выгодного географического расположения, имеет важное конкурентное преимущество, позволяющее ему в перспективе стать одним из ведущих всероссийских логистических центров, обслуживающих перемещение грузовых и пассажирских потоков по направлениям Север-Юг и Запад-Восток. Поэтому уже сейчас необходимо задуматься над проблемой развития транспортной инфраструктуры, отвечающей потребностям не только сегодняшнего, но и завтрашнего дня [17].

Однако – это только часть ответа, которая лежит на поверхности. Другая задача – анализ современной структуры экономики Республики Татарстан и выделение успешно работающих отраслей экономики, эффективность которых напрямую не связана с динамикой экспортных цен на нефть. Иными словами, тех групп производств, перспективы развития которых определяются наличием внутреннего платежеспособного спроса. Определение этих перспектив также должно быть основано на глубоком и многостороннем анализе внутрироссийского товарооборота республики. На основе такого анализа можно определить направления рационализации производственной структуры, а также выявить по-

тенциально перспективные для развития региона территориальные производственные кластеры. Для их формирования, на наш взгляд, должны быть решены следующие задачи: выявление и мониторинг ситуации развития выделенных производственных кластеров на локальном уровне; определение перспектив развития кластера на внешнем рынке, влияние кластера на территорию; разработка программ содействия выходу предприятий кластера на внешние рынки; проведение комплексных маркетинговых исследований и рекламных мероприятий; формирование институциональной среды для развития производственных кластеров.

При развитии транспортно-логистических систем региона необходимо также учитывать лучшую мировую практику развития данных систем. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса снижается [12; 14]. Отсюда вытекает высокая актуальность решения задач, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в частности формирование системы региональных транспортно-логистических центров, как неотъемлемой и ключевой составляющей, обеспечивающей повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Татарстана [18-19].

Наши дальнейшие исследования направлены на решение задач оптимизации функционирования транспортно-логистической системы региона через создание развитой структуры логистических трансформационных центров, включая действующие логистические комплексы и корпоративные логистические центры, и их внедрения в рынок межрегионального взаимодействия, в первую очередь с соседними регионами [20]. Проектирование опорной сети транспортно-распределительных логистических центров позволит оптимизировать организацию грузовых перевозок как внутри республики, так и между регионами за счет привлечения дополнительных грузопотоков, инвестиций в развитие транспортной и логистической инфраструктуры, совершенствования процесса управления межрегиональной транспортно-логистической системой в целом за счет создания единого информационного пространства на базе облачных технологий.

## Литература:

1. Титаренко М.Л. Россия и ее азиатские партнеры в глобализирующемся мире. Стратегическое сотрудничество: проблемы и перспективы. – М.: ИД ФОРУМ, 2012 – 544 с.
2. Stephens P. The World is marching back from Globalisation // Financial Times, 2014 September. – URL: <http://www.troutinmilk.com/wpcontent/uploads/2014/09/The-world-is-marching-back-from-globalisation-FT.pdf>.
3. Юрченко С.А., Юрченко А.Е. Международные транспортные коридоры: современное состояние и перспективы развития // Вісник Харківського Національного Університету імені В.Н. Каразіна (Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм). – 2013. – № 1086. – С. 44-48.
4. Подберезкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах на примере ЕАЭС // Вестник МГИМО Университета. – 2015. – № 1(40). – С. 55-75.
5. Podberезkin A., Podberезkina O. Eurasianism as an idea, civilizational concept and integration challenge // Eurasian Integration – The View from Within. Edited by P. Dutkiewicz and R. Sakwa. – Canada: Routledge Publishers. – 2014. – P. 46-61.
6. Otsuka S. Central Asia's rail Network and Eurasian Land Bridge // Journal Japan Railway and Transport Review. – 2012. – P. 48-49.
7. Эмирова А.Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики // Научный журнал НИУ ИТМО (Экономика и экологический менеджмент). – 2014. – № 1. – URL: <http://economics.open-mechanics.com/articles/1047.pdf> (дата обращения 01.04.2015 г.).
8. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. К проблеме формирования новой эволюционной модели транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2013. – № 3(37). – С. 6-20.
9. Grant C. Russia, China and Global Governance // Centre for European Reform, 29 February 2012. – URL: [http://www.cer.org.uk/sites/default/files/publications/attachments/pdf/2012/tp\\_072\\_km-6279.pdf](http://www.cer.org.uk/sites/default/files/publications/attachments/pdf/2012/tp_072_km-6279.pdf)
10. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Проблемы экономической безопасности транспортно-транзитной инфраструктуры России // Экономика региона. – 2012. – № 1. – С. 90-99.
11. Karrar H. H. The new Silk Road diplomacy: China's Central Asian Foreign Policy since the Cold War // Central Asian Survey. – 2012. – № 1(31). – P. 99-113.
12. Российский регион в системе глобального кооперационного взаимодействия: монография / В.В. Хоменко, М.З. Гибадуллин, Р.В. Кашбразиев и др. – Казань: ФЭН, Академия наук РТ, 2011. – 191 с.
13. Clarke M. China's Integration of Xinjiang with Central Asia: Securing a – Silk Road to Great Power Status // Central Asia – Caucasus Institute and Silk Road Studies Program. – 2008. – № 2(6). – P. 89-111.
14. Holslag J. China's Roads to Influence // Asian Survey. – 2010. – № 4(50). – P. 641-662.
15. Рожко О.Н., Хоменко В.В., Макарова Е.В. Инновации в управлении транспортными логистическими системами. – Казань: Бриг, Академия наук РТ, 2015. – 187 с.
16. Официальный сайт Татарстанстата. Материалы официальных статистических сборников и исследований Татарстанстата за 2000-2014 годы. – URL: [http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/tatstat](http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat) (дата последнего обращения: 14.11.2015 г.).
17. Алклычев А.М., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов Х.К. Развитие транспортной инфраструктуры как базовый фактор повышения конкурентоспособности рыночного пространства России // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2010. – № 2. – С. 145-152.
18. Рожко О.Н. Перспективы аутсорсинга в логистике грузовых перевозок региона // Экономический вестник РТ. – 2012. – № 4. – С. 61-66.
19. Кашбразиев Р.В., Шихалев А.М. Модель многокритериальной оценки регионов по рациональному размещению логистических центров на территории РФ // Актуальные проблемы экономики и права. – 2011. – № 2. – С. 66-72.
20. Рожко О.Н. Оценка логистического потенциала региона // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – № 3. – С. 72-76.



**Cooperative Communications of the Republic of Tatarstan  
in the International System of Transport Corridors**

***O.N. Rozhko***

***Kazan National Research Technical University named after A.N. Tupolev***

***V.V. Khomenko***

***Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan***

*The paper estimates the Republic of Tatarstan's prospects of integration into the global transportation management systems through interregional cooperation. The bases of the analysis are the statistical and analytical methods for evaluating the prospects of the implementation of the Russian Federation regions in the system of international transport corridors through the tools of interregional cooperative interaction. It reflects the role of the Russian Federation in the development of a system of highways and trade and economic corridors in the direction of the European and Asian markets trade. The paper presents the place of the Republic of Tatarstan and its share in interregional trade turnover with bordering regions in the thirteen-year period. It reflects the ways of implementing Tatarstan's potential as one of the key links in the system of international transport corridors.*

*Key words: interregional cooperation, transport and logistics system, trade relations, international transport corridors.*

