



**Вадим Хоменко,**  
д.э.н., профессор,  
член-корреспондент Академии наук Республики  
Татарстан



**Оксана Рожко,**  
к.т.н., доцент Казанского национального  
исследовательского технического университета  
им. А. Н. Туполева

# КАМСКАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ЗОНА КАК ВАЖНОЕ ЗВЕНО РЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КООПЕРАЦИИ<sup>1</sup>

**Аннотация.** В статье аргументировано инновационное содержание Камского инновационного территориально-производственного кластера (КИТПК) и определено внешне ориентированное содержание транспортно-логистического обеспечения его функционирования. Доказывается необходимость включения кластера в систему функционирования евразийских международных транспортных коридоров. Определена целесообразность формирования в рамках проекта КИТПК аналитического центра, оценивающего в системе имитационного моделирования территориальную, отраслевую направленность и объемные характеристики грузопотоков. Обоснована необходимость совместного проектирования транспортно-логистической системы КИТПК и аналогичных систем других татарстанских агломераций и смежных аналогичных региональных схем развития.

**Ключевые слова.** Кластер, инновации, транспортно-логистические системы, международные транспортные коридоры, оценка грузопотоков, инновационное моделирование.

**ANNOTATION.** The article argues the innovative content of the Kamsky innovative territorial and production cluster and externally defined content-oriented transport and logistics of its functioning. It proves the necessity of inclusion of the cluster into the system of Eurasian international transport corridors. Determined the feasibility of the project KITPC analytical center engaged in system simulation evaluation of territorial, sectoral orientation and volume characteristics of the freight traffic. The necessity of joint design of transport and logistics system KITPC and similar systems of other Tatarstan agglomerations of similar and related schemes of regional development.

**KEY WORDS.** Cluster, innovation, transport and logistics system, international transport corridors, assessment of cargo traffic, innovative modeling.

Сегодня в силу воздействия многочисленных рыночных и вне-рыночных факторов реализуется новая система кооперационного взаимодействия субъектов производства и потребления продукции, формируется конфигурация межрегиональных товарных потоков, способная обеспечить уровень конкурентоспособности регионов, а также отразить состояние, перспективы и возможные проблемные ситуации их экономического развития. Вместе с тем должна работа по анализу товарных потоков государственными

и ассоциативными органами управления в последние годы не проводится. Соответственно, проблемной становится реализация целого ряда проектов по транспортно-логистическому обеспечению реализации соответствующей кооперации. Корпоративные системы транспортно-логистического обслуживания все больше локализуются, вступая в противоречие с системой развития транспорта общего пользования. Ярким примером этого является постоянное соперничество за ресурсы Куйбышевской железной дороги гигантов нефтехимии Респуб-

лики Татарстан (РТ), что приводит к неэффективной транспортировке автотранспортом светлых нефтепродуктов на длительные расстояния, а также отрицательно влияет на пропускную способность и безопасность автомобильных дорог.

Одна из основных задач федерального уровня в этом случае

<sup>1</sup> 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».

заключается в выявлении на основе анализа направленности и интенсивности товарных потоков регионов-локомотивов, т. е. территорий интенсивного роста и смежного межрегионального взаимодействия, выступающих интеграционными ядрами для периферийного окружения. В качестве такого интеграционного региона в настоящее время выступает РТ. Эта позиция усиливается с точки зрения реализации проекта создания Камского инновационного территориально-производственного кластера (КИТПК).

Понятия «инновационный» и «кластер» здесь сочетаются органически, учитывая высокую степень развития технологий нефтехимического комплекса, глубину переработки нефтехимического сырья, а также взаимосвязанность общих промышленных циклов организации деятельности предприятий. В дальнейшем будут обеспечены еще большая переработка исходных компонентов, наращивание объема добавленной стоимости, формирование новых рабочих мест, учитывая возможность выпуска готовых к потреблению товаров на площадках малых и сред-

« Нефтехимическое производство в данном случае выступает территориальным стабилизатором экономической ситуации, сглаживая циклическое развитие машиностроительного комплекса.

них предприятий, которые составят вторичный промышленный пояс в сельских районах кластера. Нефтехимическое производство в данном случае выступает территориальным стабилизатором экономической ситуации, сглаживая циклическое развитие машиностроительного комплекса. КИТПК, как следует из рис. 1, изначально ориентирован на длинное кооперационное плечо.

Так, например, его доля на российском и зарубежном рынках синтетических каучуков приблизилась к 50%. Профиль КИТПК определен как кластер общероссийского и международного значения. Его интеграция в международную промышленную кооперацию определяется возможностью использования сис-

темы международных транспортных коридоров и логистических центров. Характеристики РТ приближаются к совокупному профилю Восточного Китая, Чунцина, Абу-Даби, с учетом Казани – Бахрейна.

В таблице 1 приведены наиболее часто определяемые транспортные проблемы КИТПК и пути их решения в системе соответствующих мероприятий.

Достаточно ли перечисленных мероприятий для развития транспортно-логистической системы (ТЛС) кластера? Видно, что здесь определены необходимые, но локальные мероприятия по модернизации республиканской транспортной-логистической сети без определения необходимых мер модернизации старых и введения

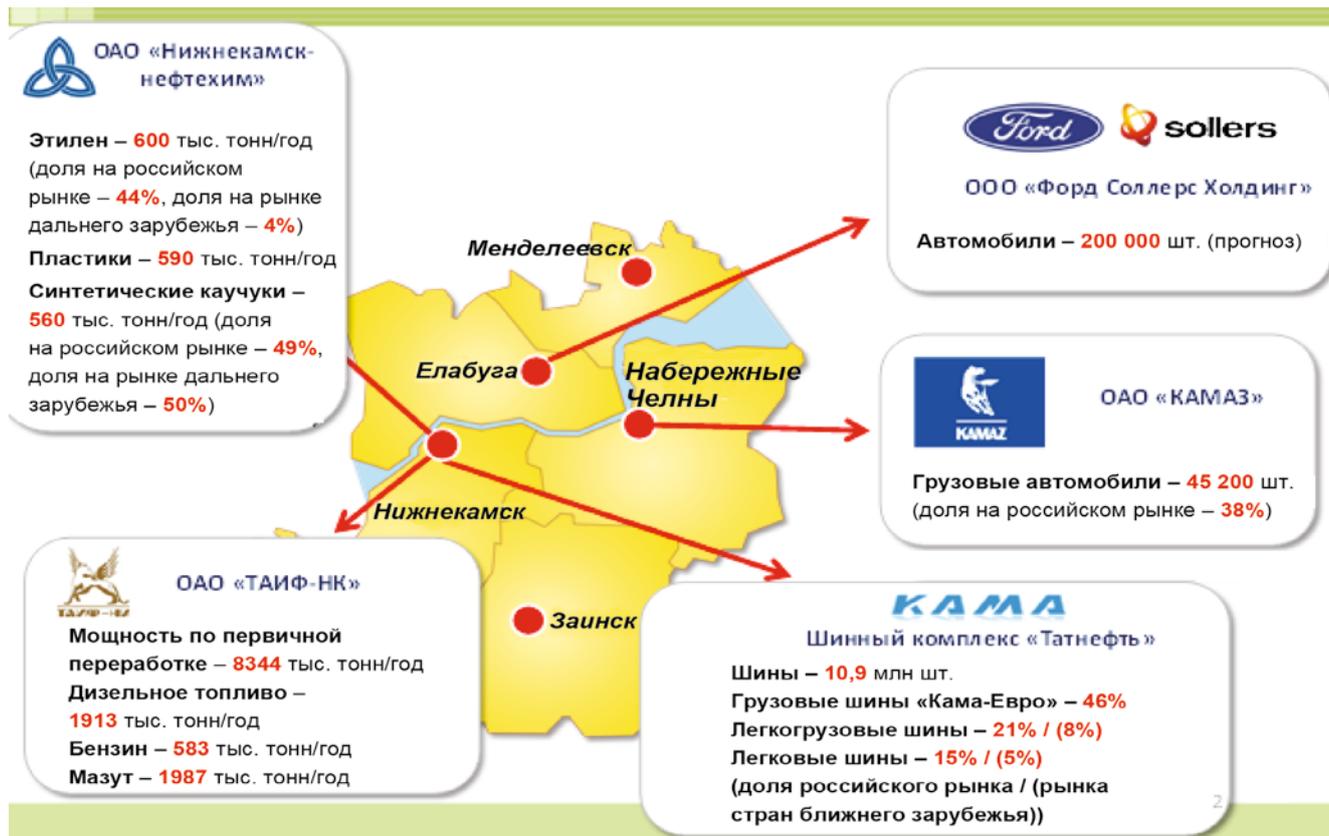


Рисунок 1. Характеристика основных участников Камского инновационного территориально-производственного кластера

Таблица 1.

Плановые мероприятия и инвестиции по развитию транспортно-логистической системы Камского инновационного территориально-производственного кластера

Ключевые проблемы	Предлагаемые решения	Объем инвестиций, млрд руб.
Недостаточная пропускная способность и низкие технические характеристики сети автомобильных и железных дорог при возрастающем грузопотоке существующих и строящихся предприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>Реконструкция федеральной трассы М7 на участке Казань–Набережные Челны (общая протяженность 210 км)</li> <li>Строительство мостового перехода через р. Каму в районе с. Бетьки, обход г. Набережные Челны</li> <li>Реконструкция дороги Набережные Челны–Нижнекамск–Чистополь</li> </ul>	10,2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство второй колеи с электрификацией на участке Бугульма–Круглое Поле–Агрыз</li> <li>Электрификация железной дороги на участке Бугульма–Круглое поле–Агрыз</li> <li>Строительство железной дороги Заинск–Алань–Нижнекамск</li> <li>Строительство дополнительных сортировочных путей на станциях Круглое поле и Тихоново</li> </ul>	78,3
Несоответствие современным требованиям инженерно-технологической оснащенности аэропорта Бегишево	<ul style="list-style-type: none"> <li>Реконструкция аэропортного комплекса Бегишево</li> </ul>	1,6
Отсутствие мультимодального логистического центра в районе аэропорта Бегишево, железнодорожной станции Круглое Поле и федеральной автодороги М7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Строительство Логистического парка «Круглое Поле»</li> <li>Строительство грузопассажирского порта с транспортной логистикой (г. Елабуга)</li> <li>Строительство причальной стенки завода ОАО «Аммоний»</li> </ul>	8,1
Разгрузка остальных видов транспортной инфраструктуры		
Суммарный объем инвестиций для решения ключевых проблем транспортной инфраструктуры ≈98,2 млрд руб.		

в полноценный режим эксплуатации новых евразийских транспортных коридоров. Слабо представлена связь со Свияжским межрегиональным мультимодальным логистическим центром (СММЛЦ) и высокоскоростной магистралью (ВСМ), хотя на СМЛЦ предполагается распространить статус свободной экономической зоны. ВСМ до сих пор рассматривается как проект пассажирской дороги, хотя Китай однозначно видит в ней потенциал резкого наращивания грузового оборота. На рис. 2 представлена схема интегрированной транспортной системы кластера.

Соответственно, проект КИТПК должен способствовать реализации проектов евразийских транспортных коридоров и нуждается в корректировке объемов и направленности их грузопотоков, организационной схемы работы, межрегиональной системы взаимодействия контрагентов. При этом кластерная система и ассоциативное взаимодействие предприятий

позволяют избежать проблем, которые возникали при расчете грузопотоков в зоне СМЛЦ и коридора «Европа–Западный Китай». Ограничениями остаются политические риски блокировки кооперационных связей, их траектория и объемы на среднюю и отдаленную перспективу.

Прогноз грузопотоков и система стратегического и текущего моделирования товародвижения должны стать основой как модернизации транспортно-логистической сети КИТПК, так и сопряженных с ним зон евразийских транспортных коридоров. В этом случае необходимо формирование аналитического центра анализа промышленно-транспортной кооперации КИТПК и оператора товародвижения, работающего в системе соответствующего моделирования. Основными задачами такого центра должны стать:

- системный анализ внутренних, межрегиональных и международных грузопотоков, существующей транспортной инфра-

структуры и сети логистических центров, тарифной политики, методов и средств организации и управления ТЛС;

- разработка и регулярное сопровождение электронной базы данных логистической системы;
- построение аналитических отчетов и проведение оперативного анализа ТЛС с использованием электронной базы данных;
- построение эконометрических, аналитических и имитационных моделей ТЛС, анализ различных сценариев развития системы с использованием моделей;
- выявление узких мест системы и выработка научно обоснованных рекомендаций по их устранению;
- разработка и внедрение методик расчета транспортно-экономического баланса;
- создание ситуационных аналитических центров ТЛС круп-



**Преимущества:**

- высокая транспортная доступность между муниципальными образованиями
- прохождение транспортного коридора «Европа – Западный Китай»
- наличие железнодорожных магистралей, международного аэропорта «Бегишево»
- прохождение федеральной транспортной магистрали автомобильного сообщения М7

Рисунок 2. Интегрированная транспортная система кластера

нейших предприятий, кластера, региона и международных транспортных коридоров;

- сопровождение функционирования ТЛС в процессе ее жизненного цикла.

Проект транспортно-логистического обеспечения работы КИТПК требует корректировки всей схемы работы ТЛС республики. Он объективно будет связан и со стратегией развития сопряженных агломераций – Казанско–Зеленодольской и Альметьевско–Бугульминской. В этой связи важно синхронизировать разработку транспортно-логистических стратегий в рамках разрабатываемых локальных документов, в том числе Стратегии развития Казани до 2030 г. На уровне федерального центра, государственных и ассоциативных органов межрегионального управления и кооперации требуется согласование стратегической схемы развития ТЛС КИТПК с аналогичными документами соседних регионов, входящих в зону тяготения РТ.

В случае реализации соответствующих решений в России будет создана уникальная площадка комплексного территориального развития, базирующаяся на системном решении производственно-транспортных проблем в сочетании с гармоничным

вовлечением ее в систему межрегиональных и международных кооперационных связей.

**БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Анализ грузопотоков и транспортной инфраструктуры в Камском инновационном территориально-производственном кластере: Отчет. Консалтинговая компания ООО «ЭС СИ ЭМ КОНСАЛТ». – Казань, 2015. – 388 с.
2. Основные показатели транспортной деятельности в Республике Татарстан за 2014 г. Статистический сборник. – Казань, 2015. – 62 с.
3. Комплексный информационно-аналитический доклад социально-экономическое положение Республики Татарстан, январь-апрель. – Казань: Изд. центр Татарстанстат, 2015 г. – №4. – 15 с.
4. Рожко О.Н. Оценка логистического потенциала региона // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – №3. – С. 72–75.
5. Схема территориального планирования Республики Татарстан. Электронный ресурс: <http://minstroy.tatarstan.ru/shema.htm>.

<http://minstroy.tatarstan.ru/shema.htm>

6. Рожко О. Н., Шихалев А. М., Яковлев Р. А. Критериальная оценка перспектив развития логистической инфраструктуры в транспортной системе региона // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – №4. – С. 97–103.
7. Документы территориального планирования Республики Татарстан. Электронный информационный ресурс: <http://maps.tigrp.ru>.
8. Федеральная служба государственной статистики Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации – 2014 г. Электронный ресурс: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b14\\_14s/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b14_14s/Main.htm).
9. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан. Базы данных показателей муниципальных образований. Электронный ресурс: [http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/tatstat/ru/municipal\\_statistics/main\\_indicators](http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat/ru/municipal_statistics/main_indicators).
10. Стратегия социально-экономического развития Республики Татарстан на период до 2030 г. – Казань, 2015. – 160 с.