

УДК 338.47  
ББК 65.04

**Н. К. Шинкаренко**  
кандидат экономических наук, доцент,  
Уральский государственный университет путей сообщения

## ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНА КАК ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОБЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ УРАЛА

Конкретизировано значение экспортной компоненты в модели взаимодополняющего функционирования минерально-сырьевого и промышленно-перерабатывающего секторов региона. Предложены стратегии для достижения успешных результатов деятельности транспортно-логистических компаний, взаимодействующих с горными предприятиями Уральского федерального округа.

**Ключевые слова:** интенсификация экономического роста; ресурсно-инновационное развитие района; черная и цветная металлургия; крупнейший транспортный центр.

**N. K. Shinkarenko**  
*PhD in Economics, Associate Professor,*  
*Ural State University of Railway Transport*

## TRANSIT POTENTIAL AS THE KEY COMPONENT OF EXTRACTING ENTERPRISES' ACTIVITY IN THE URAL REGION

The article specifies the role of export component in the model of complementary functioning of primary-mineral and industrial-manufacturing sector in the region. The author proposes strategies to help transport and logistics companies achieve good results in cooperation with mining enterprises in the Ural Federal District.

**Keywords:** economic growth intensification; resource-innovative development of the region; ferrous and nonferrous metallurgy; the largest transport center.

Глобальный финансово-экономический кризис актуализировал вопросы реализации государственной антикризисной политики в области регулирования процессов, происходящих в добывающей отрасли, с целью возврата на траекторию устойчивого экономического роста.

Стратегия долгосрочного социально-экономического развития Уральского региона до 2020 г. ориентирована на эффективную реализацию разнообразия природно-ресурсного потенциала, развитие промышленного комплекса, в основном, нефтегазодобычи и переработки нефтепродуктов, энергетики, горнодобывающей промышленности; а также мощной, хотя и неравномерно развитой, транспортной инфраструктуры [1]. Для Уральского федерального округа это, прежде всего, авиация, железнодорожный и автомобильно-дорожный транспорт.

Сохранение и, особенно, дальнейшее развитие тенденций деградации добывающего сектора способны законсервировать технологическую отсталость некоторых областей Уральского региона, сделать разрыв с развитыми секторами близким к необратимому.

Отметим, что предлагаемая модель совместного взаимодополняющего функционирования минерально-сырьевого и промышленно-перера-

батывающего секторов применима не для всех субъектов РФ, а только к тем территориям, для которых освоение минерально-сырьевой базы и создание на ее основе минерально-сырьевого комплекса является (или может являться в будущем) определяющим направлением развития экономики (рис.) [2].



*Субъекты Российской Федерации,  
ориентированные на развитие горнодобывающего сектора*

Практически все территории в южной приграничной зоне Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов обладают богатым ресурсным потенциалом, причем это их преимущество дополняется достаточно развитой транспортной и энергетической инфраструктурой, а также значительной (по сравнению с северными зонами Сибири и Дальнего Востока) концентрацией населения.

Россия за счет обозначенных регионов обладает значительным минерально-сырьевым потенциалом, при рациональном использовании которого в течение относительно значительного временного интервала (около 50–60 лет), будет иметь весомые преимущества по сравнению с экономически развитыми странами, где обеспеченность полезными ископаемыми менее значима.

Сложившиеся условия являются предпосылкой к совершенствованию структуры и повышению активности национальной экономики на базе опережающего развития обрабатывающих отраслей, которое не может реализоваться при сокращении сырьевого сектора. Наоборот, процесс реализации ресурсно-инновационного развития России возможен,

в основном, за счет комплексного использования руд цветных, редких и редкоземельных металлов.

Нынешняя ситуация отличается благосклонностью к перспективе развития горнодобывающей отрасли, о чем свидетельствует конъюнктура золота на мировом рынке. Растущая цена (по данным независимой консалтинговой компании GFMS уже в четвертом квартале 2012 г. не исключен рост к новому максимуму, в том числе свыше 2 тыс. дол. за унцию) не снижает спрос на него как со стороны финансового (инвестиционного) сектора экономики, так ювелирной и других отраслей промышленности<sup>1</sup>.

Сожаление вызывает факт ограничения возможностей вложения значительных финансовых ресурсов, аккумулированных за рубежом, в профильные отрасли экономики РФ. В этих условиях значительная роль отводится экспортной составляющей сырьевого сектора. Россия вынуждена торговать избытком руды, который не находит реализации внутри страны.

РФ занимает выгодное географическое положение на Евразийском континенте, а Екатеринбург — один из крупнейших транспортных центров, что должно способствовать значительному сокращению издержек на перемещение продукции добывающей отрасли. К сожалению, в настоящий момент, благоприятные условия для подобных перевозок не созданы в полной мере. В первую очередь, это связано с состоянием транспортно-экспедиционной отрасли, неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог, неразвитость придорожной инфраструктуры и т. п.

Особенно эта проблема важна для металлургической отрасли с ее достаточно высокой стоимостью конечной продукции. Поэтому уже сейчас многие отечественные компании всерьез задумываются об оптимизации своих логистических систем.

Еще одним актуальным вопросом в международной логистике является отсутствие качественного складского обслуживания в России.

По мнению автора, в ближайшее время наиболее успешные результаты транспортно-логистическим компаниям обеспечат две стратегии.

Первая — ориентация на расширение бизнеса. Крупные игроки, конечно, имеют место быть, но пока рано говорить о глобальных начинаниях. Тем не менее, стремление стать поставщиками полного набора услуг привело к значительному числу горизонтальных поглощений, некоторые отличились масштабностью. Так, в 2011 г. произошло 45 сделок на 8,3 млрд дол. (10,9 % объема рынка). Крупнейшей из них была покупка Независимой транспортной компанией 75 % акций Первой грузовой компании в октябре 2011 г. за 4,2 млрд дол.<sup>2</sup>

И вторая — сбалансированность различных бизнес-направлений, вплоть до создания специализированных логистических компаний (например, «Евраз Групп», «ММК-Транс», «Мечел Транс»). Учитывая, что основная часть перевозок металла как в РФ, так и за рубежом осуществляется именно по железной дороге, вероятно, что по некоторым сегментам подобные компании, владеющие собственным подвижным парком, в скором будущем смогут конкурировать с РЖД.

<sup>1</sup> [http://www.forexpf.ru/technalitics\\_arch.php](http://www.forexpf.ru/technalitics_arch.php).

<sup>2</sup> <http://www.mosuruslugi.ru/articles/83/>.

## Список использованной литературы

1. Аникиенко Е. Е. Большой Урал: стратегия опережающего роста / Е. Е. Аникиенко // Южноуральская панорама. — 2009. — Янв. — URL: [http://www.up74.ru/rubrics/ehkonomika-i-politika/2009/01-janvar/bolshoj\\_ural\\_strategija\\_operezhajushhego\\_rosta/](http://www.up74.ru/rubrics/ehkonomika-i-politika/2009/01-janvar/bolshoj_ural_strategija_operezhajushhego_rosta/)
2. Фадеев А. М. Промышленный потенциал Мурманской области в освоении углеводородных ресурсов арктического шельфа / А. М. Фадеев, А. Е. Череповицын, Ф. Д. Ларичкин // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. — 2010. — № 1 (21). — № пер. статьи 0067. — URL : <http://region.mcnp.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=184>.

## References

1. Anikienko E. E. The Big Ural: outrunning growth strategy. *Yuzhnouralskaya panorama – South Ural Panorama*, 2009, Jan. Available at: [http://www.up74.ru/rubrics/ehkonomika-i-politika/2009/01-janvar/bolshoj\\_ural\\_strategija\\_operezhajushhego\\_rosta/](http://www.up74.ru/rubrics/ehkonomika-i-politika/2009/01-janvar/bolshoj_ural_strategija_operezhajushhego_rosta/) (in Russian).
2. Fadeev A. M., Cherepovitsyn A. E., Larichkin F. D. Industrial potential of Murmansk region in exploring the Arctic shelf hydrocarbon resources. *Regionalnaya ekonomika i upravlenie: elektronnyi nauchnyi zhurnal – Regional Economy and Administration: electronic scientific journal*, 2010, no. 1 (21). Available at: <http://region.mcnp.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=184> (in Russian).

## Информация об авторе

Шинкаренко Нина Константиновна — кандидат экономических наук, доцент, кафедра мировой экономики и логистики, Уральский государственный университет путей сообщения, 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66, e-mail: [shinkarenko.nina@mail.ru](mailto:shinkarenko.nina@mail.ru).

## Author

Shinkarenko Nina Konstantinovna — PhD in Economics, Associate Professor, Dep-t of World Economics and Logistics, Ural State University of Railway Transport, 66 Kolmogorov st., 620034, Yekaterinburg, Russia, e-mail: [shinkarenko.nina@mail.ru](mailto:shinkarenko.nina@mail.ru).