

УДК 332.13

П.Г. Швалов, В.А. Хало

**ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И АНАЛИЗ
РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
В г. МИНУСИНСКЕ, МИНУСИНСКОМ, ИДРИНСКОМ
И КАРАТУЗСКОМ РАЙОНАХ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

P.G. Shvalov, V.A. Khalo

**THE ASSESSMENT OF ECONOMIC DEVELOPMENT
AND ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF LOGISTIC
INFRASTRUCTURE IN MINUSINSK AND MINUSINSKY,
IDRINSKY AND KARATUZ SKY DISTRICTS OF
KRASNOYARSK REGION**

В современном мире изменяются процессы концентрации финансовых, материальных и трудовых ресурсов в рамках разветвленных сетевых структур. Крупные торговые компании ежегодно увеличивают свои обороты и свое присутствие на рынке и способствуют развитию современных логистических систем. Важность постоянной модификации инфраструктуры логистики для приспособления к изменениям спроса и предложения невозможно переоценить. Основными направлениями в деятельности в России и за рубежом считают расширение количества видов предоставляемых услуг и обеспечение качества логистического обслуживания. При этом различные хозяйствующие субъекты выступают инициаторами создания и развития элементов логистической инфраструктуры (в т. ч. транспортная сеть, транспортный парк, сеть станций технического обслуживания, автозаправочных станций, стоянок автотранспорта, прочих объектов логистического сервиса, логистические распределительные центры, информационные каналы и системы, информационно-аналитический центр, система финансового обеспечения логистических процессов, нормативно-правовая система обеспечения логистической деятельности, участники логистических процессов). В значительной степени важность развития логистической инфраструктуры проявляется на региональном уровне, где помимо экономического развития необходимо также принимать во внимание и социальный фактор. В работе производится изучение экономической ситуации и уровня развития логистической инфраструктуры в г. Минусинске, Минусинском, Идринском и Каратузском районах Красноярского края, объединенных в единую социально-экономическую системы объектами логистической инфраструктуры. Вследствие неравномерного развития последней уровень экономического развития данных админист-

ративно-территориальных образований также является различным. Соответственно, обосновывается необходимость комплексного развития региональной логистической инфраструктуры как фактора социально-экономического развития на уровне группы районов.

Ключевые слова: логистика, региональная логистика, логистическая инфраструктура, социально-экономическое развитие, Красноярский край.

In modern world the processes of concentration of financial, material and labor resources are changing within the framework of branched network structures. Large trading companies annually increase their turnover and their presence on the market and contribute to the development of modern logistics systems. The importance of ongoing modification of logistics infrastructure to adapt it to the changes in supply and demand cannot be overemphasized. The main areas of activity in Russia and abroad are considered the expansion of the number of types of services provided and ensuring the quality of logistics services. At the same time, various economic entities initiate the creation and development of logistics infrastructure elements (including transport network, transport park; network of service stations, gas stations, parking lots, other objects of logistic service, logistics distribution centers; information channels and systems, information and analytical center; system of financial support of logistic processes, regulatory and legal system of logistic activities, participants of logistic processes). To a large extent the importance of developing logistics infrastructure is manifested at regional level, where, in addition to economic development, it is also necessary to take social factor into account. The study examines economic situation and the level of the development of logistics infrastructure in Minusinsk and Minusinsky, Idrinsky and Karatuzsky districts of Krasnoyarsk Region, united into one socio-economic system by the objects of logistics infrastructure. Due to uneven development of the latter, the level of economic development of these administrative-territorial entities is also different. Accordingly, it justifies the need for integrated development of regional logistics infrastructure as a factor of socio-economic development at the level of a group of districts.

Keywords: logistics, regional logistics, logistics infrastructure, socio-economic development, Krasnoyarsk Region.



Условия активного внедрения и использования концепции логистики в деятельности хозяйствующих субъектов были заложены в Российской Федерации в начале 1990-х гг. В условиях конкурентной борьбы

роль логистики как фактора снижения издержек становится все более актуальной.

Основным критерием управления региональной логистической системой является «предотвращение конфликтов между целями отдельных подсистем и целями региона, обеспечение динамического равновесия (баланса) между экономическими, экологическими и социальными стратегиями развития региона» [1]. Безусловно, необходимым является учет потребностей населения, которые не могут быть решены исключительно рыночными методами, что приобретает особую важность в условиях Сибирского федерального округа. Суровые природно-климатические условия существенно снижают миграционную привлекательность входящих в округ регионов, что требует компенсационного развития объектов социальной сферы, облегчающих условия жизни населения. Следовательно, нужны эффективные механизмы государственного регулирования, базирующиеся на логистической концепции [1–3, 13].

В то время, как логистика на микроуровне направлена на оптимизацию издержек и рационализацию процесса производства, сбыта и сопутствующего сервиса как в рамках одного предприятия, так и для группы предприятий, логистика на мезо- и макроуровне является направленной на оптимизацию всей городской/региональной/национальной логистической системы.

В настоящее время существует ряд проблем, связанных с применением на уровне регионов теоретических положений логистики как науки. Нередко причиной этому служит противоречие между общественными интересами и потребностями частных организаций, что является неизбежным в современных условиях [7]. Следовательно, возникает необходимость в поиске существенных факторов мотивации для интегрированного взаимодействия различных субъектов экономики и социума. Таким образом, данное обстоятельство объективно обуславливает необходимость всестороннего развития логистической инфраструктуры на региональном уровне.

Логистическая инфраструктура – это динамическая система социально-экономических объектов, обеспечивающих функционирование макро-, мезо- и микрологистических систем путем координации и интеграции потоковых процессов с целью оптимизации цепей и сетей поставок.

Логистическая инфраструктура может рассматриваться на уровне отдельно взятой компании – как элемент цепи поставок или на макроуровне – как транспортная система города, агломерации, региона, обеспечивающая движение материальных и сопутствующих им логистических потоков [6, 9]. При этом, в зависимости от уровня рассмотрения, к логистической инфраструктуре могут быть отнесены, по словам В.И. Сергеева, транспортная сеть; транспортный парк; сеть станций тех-

нического обслуживания, автозаправочных станций, стоянок автотранспорта, прочих объектов логистического сервиса; логистические распределительные центры; информационные каналы и системы, информационно-аналитический центр; система финансового обеспечения логистических процессов; нормативно-правовая система обеспечения логистической деятельности; а также участники логистических процессов.

Для эффективного логистического управления требуются не только развитые транспортные коммуникации различных видов транспорта, но и объекты логистического сервиса. Необходимо объединение в единую региональную логистическую систему различных участников логистических процессов, относящихся к социальной, экономической и институциональным сферам рассматриваемого региона. Приоритетным является включение в региональную логистическую систему тех отраслей и сфер деятельности региона, которые способны стать фактором экономического роста и стимулировать развитие прочих сфер экономики. Также фактором логистического развития могут стать создаваемые в регионе специальные зоны (экономические, туристско-рекреационные и др.) и кластеры, так как они по своей сути требуют встраивания логистической системы [8]. После чего на основе этих элементов производится создание региональной интегрированной логистической системы. На данном этапе наиболее значимыми становятся связи и механизмы взаимодействия отдельных подсистем, а также способность региональных и местных органов власти осуществлять контроллинг региональной логистической системы [10].

Произведем оценку экономического развития и анализ развития логистической инфраструктуры в г. Минусинске, Минусинском, Идринском и Каратузском районах Красноярского края. Данные административно-территориальные образования являются тесно связанными в географическом плане [14], играя важную роль в функционировании агропромышленного комплекса региона.

Минусинск – город (с 1822 г.) в Красноярском крае России, административный центр Минусинского района. Образует городской округ город Минусинск. В состав города входит поселок Зеленый Бор, в котором расположена железнодорожная станция Минусинск. Население городского округа по состоянию на 2017 г. составляет 71 335 чел.

Город расположен на берегах протоки Енисея в 422 км к югу от Красноярска в центре обширной лесостепной Минусинской котловины, окруженной со всех сторон горами. Крупнейшие промышленные объекты Минусинска представлены в таблице 1.

Таблица 1

Крупнейшие промышленные объекты г. Минусинска

Экономический объект	Отрасль	Производство
Завод «Геотехноцентр»	Нефтегазовая	Оборудование для геологоразведки нефти и газа
Минусинский пивоваренный завод	Пищевая	Пиво, минеральная вода, газированная вода
Минусинский пищевой комбинат		Хлебобулочные изделия, печенье, пряники, торты и прочая кондитерская продукция
Минусинская кондитерская фабрика		Кондитерские изделия
Мясозавод «Туран»		Мясная продукция: колбасы, деликатесы, ветчины
ОАО «Молоко»		Молочная продукция

Ранее существовавшие Минусинская швейная фабрика и завод ликероводочной продукции ООО «АПГ “Минал“» в настоящее время не функционируют. Также в городе имеется более 100 мелких и средних предприятий легкой, деревообрабатывающей и пищевой промышленности, сферы строительства и транспорта [11].

В настоящее время грузо- и пассажироперевозки в Минусинске осуществляются преимущественно автомобильным и железнодорожным транспортом, несмотря на то, что прежде в городе также функционировали водный и воздушный транспорт. Ранее существовавшее крупное судоходство (в т. ч. пассажирское сообщение по маршрутам Минусинск – Абакан, Минусинск – Красноярск (Шумиха) и Минусинск – Саяногорск (Сизая) окончательно прекратилось к 1997 г. С 1984 г. по начало 1990-х гг., благодаря введению в строй взлетно-посадочной полосы в пригороде Минусинска, осуществлялось регулярное авиасообщение по маршруту Минусинск – Красноярск. В начале 1990-х гг. аэропорт был закрыт и заброшен [14]. Сейчас ближайшие действующие аэропорты находятся в г. Абакане (30 км) и пгт Шушенском (45 км). При этом лишь абаканский аэропорт является способным принимать практически все типы воздушных судов, включая дальнемагистральные.

Железнодорожный транспорт. В 12 км от центра города в пгт Зеленый Бор, расположена железнодорожная станция Минусинск железной дороги Новокузнецк – Абакан – Тайшет, по которой осуществляется регулярное пассажирское сообщение с Красноярском (1 пара пассажирских поездов дальнего следования «Абакан – Саянская – Красноярск» в сутки – по сравнению с 2009 г. количество ежедневных поездов сокра-

тилось в 3 раза). Осуществляется пригородное сообщение по маршруту Абакан – Курагино – Кошурниково (1 пара поездов в сутки). Грузооборот данной станции является относительно небольшим по причине того, что крупнейшие по грузообороту промышленные предприятия города в данный момент не функционируют. Возможное создание на ее базе агропромышленного хаба позволит в полной мере задействовать потенциал данной станции.

Автомобильный транспорт. Через Минусинск проходит автодорога Р257 «Енисей» – Красноярск – Абакан – Кызыл (ранее Усинский тракт, связывающий Абакан и Кызыл). В городе берут начало две дороги регионального значения: Минусинск – Беллык – Новоселово (через паром) с подъездами к райцентрам Краснотуранску и Идринскому и Минусинск – Курагино – Кускун, имеющая выход на трассу Р255 «Сибирь».

До середины 90-х гг. в Минусинске работало более 15 автомобильных предприятий [12]. В настоящее время осуществляется автомобильное сообщение с городами и районными центрами края и Хакасии: Абакан, Черногорск, Саяногорск, Шушенское, Курагино, Каратузское, Ермаковское. В городе имеется автовокзал, расположенный в старой части города, с которого осуществляются регулярные внутри- и межрегиональные пассажироперевозки.

Минусинский район – административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в южной части Красноярского края России. Площадь территории составляет 3185 км². По данным 2017 г. население Минусинского района составляет 25 954 человек. Административный центр – город Минусинск (не входит в состав района).

Основную роль в специализации района является агропромышленный сектор. Также, благодаря расположению на территории района озер Тагарское (сол), Большой и Малый Кызыкуль, Минусинский район является имеет существенный туристический потенциал [16].

Ключевой автомобильной трассой района является федеральная автомобильная дорога Р257 «Енисей». На данной трассе имеется 2 расположенных в непосредственной близости друг от друга моста через р. Енисей: построенный в 1960-х автомобильно-железнодорожный, а также автомобильный «Братский мост» [15]. Через территорию района проходит железная дорога «Новокузнецк – Абакан – Тайшет». Помимо железнодорожной станции Минусинск, на территории района расположены станции Крупская и Жерлык (ранее также существовали станции Тагарский и Кызыкульский, ныне превращенные в остановочные пункты).

Идринский район – административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в южной части Красноярского края России. Административный центр – село Идринское. Площадь района – 6 070 км². Население по данным 2017 г. составляет 11 411 человек.

Район расположен в южной части Красноярского края, в верховьях правых притоков Енисея – рек Сисим и Сыда.

Район имел собственный аэродром, в настоящее время не функционирующий. Грузо- и пассажироперевозки осуществляются исключительно автомобильным транспортом. Поскольку кратчайшие маршруты между Идринским районом и центром Красноярского края имеют ограниченную пропускную способность (отсутствие твердого покрытия и наличие на одной из них паромной переправы), сообщение осуществляется через Минусинск, что ограничивает конкурентоспособность местной продукции и определяет его роль в качестве территории сельскохозяйственного производства.

Каратузский район – административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в южной части Красноярского края России [17]. Административный центр – село Каратузское.

Район расположен в юго-восточной части Минусинской котловины в отрогах гор Восточные Саяны, в бассейне реки Амыл, образующей при слиянии с рекой Казыр реку Туба, впадающую в Енисей. Площадь района – 10 236 тыс. км². По состоянию на 2017 г., население Каратузского района составляет 15 172 человек. Крупнейшие предприятия района представлены в таблице 2.

Таблица 2
Крупнейшие предприятия Каратузского района

Экономический объект	Отрасль	Производство
1	2	3
ОАО «Каратузхлебопродукт»	Пищевая	Хлебобулочные изделия
Государственное предприятие «Каратузское дорожное ремонтно-строительное управление»	Логистический сервис	Ремонт и содержание дорог, растениеводство
Государственное предприятие «Каратузское автотранспортное предприятие»		Междугородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки
ЗАО «Кирова»	Сельское хозяйство	Растениеводство, животноводство
ООО «Каратузский жилищно-коммунальный сервис»	ЖКХ	Жилищно-коммунальные услуги
ООО «Каратузский райсоюз»	Торговля	Реализация товаров народного потребления
Сельскохозяйственная артель имени Ленина	Сельское хозяйство	Растениеводство, животноводство
ООО «Виктория»		
Сельскохозяйственная производственная артель «Заветы Ильича»		

Окончание табл. 2

1	2	3
ООО «Каратузский хлебо-приемный пункт»	Пищевая	Приемка, обработка и хранение зерна
ООО «Каратузское ремонтно-транспортное предприятие»	Логистический сервис	Ремонт сельскохозяйственной техники и агрегатов
Акционерное общество закрытого типа «АМЫЛ»	Металлургическая	Руды и пески драгоценных металлов, добыча
Артель старателей (ООО) «Бургон»		

На территории района имеются автомобильные дороги в основном местного значения (ближайшие железнодорожные станции находятся в Минусинском и Курагинском районах Красноярского края). Основное грузовое и пассажирское сообщение осуществляется автомобильным транспортом через территорию Минусинского района. Имеется недействующий аэродром в районном центре. В случае реализации проекта строительства железной дороги «Курагино – Кызыл» в районе появляются перспективы промышленного развития.

По состоянию на 2019 год основные перспективы социально-экономического развития южных районов Красноярского края связываются, в первую очередь, с развитием агропромышленного комплекса. Не подвергая сомнению важность данного сектора экономики для экономического развития региона, следует, тем не менее, уделять внимание и индустриальному развитию территорий. В частности, на территории Каратузского района имеются условия для такого развития, как и на территории Минусинска.

Можно сделать вывод о том, что в каждом из рассмотренных административно-территориальных образований, несмотря на территориальную близость и общность объектов инфраструктуры, имеются во многом разные условия и перспективы развития. Соответственно мероприятия по оптимизации транспортной составляющей в логистической инфраструктуре должны включать в себя гармонизацию инфраструктурного развития данных районов с учетом повышения их транспортной связанности друг с другом, а также с центром Красноярского края, концентрирующим в себе значительную долю потребления продукции агропромышленного и прочих секторов экономики Красноярского края. Ключевыми мероприятиями для достижения данных целей являются:

1) реконструкция автомобильной дороги «Идринское – Курагино» с целью повышения транспортной связанности Красноярского края путем увеличения пропускной способности транспортных коммуникаций между Идринским и Краснотуранским районами и железнодорожной станцией Курагино;

2) реконструкция автомобильной дороги «Курагино – Кошурниково – Нарва – Кускун» с целью сокращения времени движения грузового и пассажирского транспорта между Курагинским и Идринским районами и Красноярской агломерацией и соответственного снижения транспортных издержек;

3) реконструкция железнодорожной станции Минусинск с учетом создания логистического распределительного центра, ориентированного на концентрацию, первичную переработку продукции предприятий агропромышленного сектора, консолидацию грузов для доставки на рынки сбыта в Российской Федерации и зарубежных странах;

4) восстановление судоходной обстановки на минусинской протоке реки Енисей, реконструкция минусинского речного порта с целью организации отправок сельскохозяйственной продукции в северные районы Красноярского края, а также увеличение туристического потенциала южной группы районов Красноярского края;

5) строительство автомобильной дороги «Тигрицкое – Каратузское» с целью повышения связанности логистической инфраструктуры в южной группе районов Красноярского края путем сокращения времени доставки грузов между Каратузским районом и железнодорожной станцией Минусинск;

6) реализация проекта строительства железной дороги «Курагино – Кызыл», включая строительство железнодорожной станции в Каратузском районе с целью повышения транспортной связанности региона и снижения логистических издержек экономических субъектов южной группы районов Красноярского края.

Указанные мероприятия по развитию транспортно-логистической инфраструктуры позволяют гармонизировать инфраструктурное развитие в Минусинском, Идринском, Краснотуранском районах и городе Минусинске за счет повышения связанности элементов логистической инфраструктуры данных районов и Красноярского края в целом. Кроме того, снижение остроты негативных аспектов социально-экономического развития способствует снижению транспортно-логистических издержек и, следовательно, увеличению рентабельности экономических субъектов.

Также оптимизация транспортных коммуникаций наряду с ростом доходов рассматриваемых районов позволит увеличить миграционную привлекательность данных территорий, частично нивелировав проблему оттока населения. Таким образом, развитие транспортно-логистической инфраструктуры становится фактором социально-экономического развития южной группы районов Красноярского края.

Литература

1. *Гаджинский А.М.* Основы логистики: учеб. пособие. – М.: Маркетинг, 1995.
2. *Дракер П.Ф.* Управление, нацеленное на результаты: пер. с англ. – М.: Технологическая школа бизнеса, 1994. – 200 с.
3. Логистика: учебник / под ред. *Б.А. Аникина*. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 352 с.
4. *Магомедов А.М.* Логистика регионального уровня // Логистика. – 2004. – № 4.
5. *Магомедов А.М.* Оптимизация финансовых потоков в логистической системе региональной экономики // Финансы и кредит. – 2005. – № 5.
6. Моделирование народнохозяйственных процессов: учеб. пособие / под ред. *И.В. Котова*. – Л., 1990. – С. 48–49.
7. *Канке А.А., Кошечая И.П.* Основы логистики: учеб. пособие. – М.: КНОРУС, 2010. – 576 с.
8. Основы логистики: учеб. пособие / под ред. *Л.Б. Миротина, В.И. Сергеева*. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 200 с.
9. *Семенов А.И.* Предпринимательская логистика. – СПб.: Политехника, 1997. – 349 с.
10. Американская некоммерческая организация «Фонд Викимедиа». – URL: <http://wp.wiki-wiki.ru>.
11. География по районам России. – URL: <https://pdnr.ru/b8223.html>.
12. Региональные особенности маркетинга. – URL: <http://uecs.ru/marketing/item/1744-2012-12-05-10-58-49>.
13. Новостной портал по экономике. – URL: <http://ruskorinfo.ru>.
14. Энциклопедия Красноярского края. – URL: my.krskstate.ru.
15. Подробная карта с районами: Минусинский район. – URL: rus.bz/map/2708.
16. Минусинский район – Красноярский край – Россия. – URL: tochka-na-karte.ru.
17. Логистика в Идринском районе. – URL: [services.ru.top15.biz>idrinskiy-rayon/logistika](http://services.ru.top15.biz/idrinskiy-rayon/logistika).

Literatura

1. *Gadzhinskij A.M.* Osnovy logistiki: ucheb. posobie. – M.: Marketing, 1995.
2. *Draker P.F.* Upravlenie, naceleenoe na rezul'taty: per. s angl. – M.: Tehnologicheskaja shkola biznesa, 1994. – 200 s.
3. Logistika: uchebnik / pod red. *B.A. Anikina*. – 2-e izd., pererab. i dop. – M.: INFRA-M, 2000. – 352 s.

4. *Magomedov A.M.* Logistika regional'nogo urovnja // Logistika. – 2004. – № 4.
5. *Magomedov A.M.* Optimizacija finansovyh potokov v logisticheskoj sisteme regional'noj jekonomiki // Finansy i kredit. – 2005. – № 5.
6. Modelirovanie narodnohozjajstvennyh processov: ucheb. posobie / pod red. *I.V. Kotova*. – L., 1990. – S. 48–49.
7. *Kanke A.A., Koshevaja I.P.* Osnovy logistiki: ucheb. posobie. – M.: KNORUS, 2010. – 576 s.
8. Osnovy logistiki: ucheb. posobie / pod red. *L.B. Mirotina, V.I. Sergeeva*. – M.: INFRA-M, 2000. – 200 s.
9. *Semenenko A.I.* Predprinimatel'skaja logistika. – SPb.: Politehnika, 1997. – 349 s.
10. Amerikanskaja nekommercheskaja organizacija «Fond Wikimedia». – URL: <http://wp.wiki-wiki.ru>.
11. Geografija po rajonam Rossii. – URL: <https://pdnr.ru/b8223.html>.
12. Regional'nye osobennosti marketinga. – URL: <http://uecs.ru/marketing/item/1744-2012-12-05-10-58-49>.
13. Novostnoj portal po jekonomike. – URL: <http://ruskorinfo.ru>.
14. Jenciklopedija Krasnojarskogo kraja. – URL: my.krskstate.ru.
15. Podrobnaja karta s rajonami: Minusinskij rajon. – URL: rus.bz/map/2708.
16. Minusinskij rajon – Krasnojarskij kraj, Rossija. – URL: tochka-na-karte.ru.
17. Logistika v Idrinskom rajone. – URL: services.ru.top15.biz?idrinskiy-rayon/logistika.

