

ЛОГИСТИКА, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Альметова Злата Викторовна

канд. техн. наук, доцент, магистрант

Захарова Дарья Сергеевна

студентка

Прокопьева Александра Анатольевна

студентка

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный

университет» (НИУ)

г. Челябинск, Челябинская область

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА (ЕАЭС)

Аннотация: в работе рассматриваются основные тенденции и перспективы развития Единого транспортного пространства ЕАЭС. Сделан вывод о том, что его формирование положительно влияет на развитие экономики стран-участниц (России, Белоруссии и Казахстана), поскольку позволит существенно снизить транспортные издержки в их внешней торговле.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, Единое транспортное пространство, евразийские транспортные коридоры, транспортный комплекс, транспортная политика.

Приоритетной задачей Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) еще до создания Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Белоруссии и Казахстана стало формирование Единого транспортного пространства (ЕТП).

Для развития и организации взаимодействия транспортных систем государств-членов сообщества в 2001 г. был образован Совет по транспортной поли-

тике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС. Были приняты основные нормативно-правовые документы, направленные на развитие ЕТП, объектов транспортно-логистической инфраструктуры, транспортное обеспечение процессов экономической интеграции, в частности: Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС; перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС; Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров; Стратегия создания и развития системы международных логистических центров; перечень базовых документов в сфере транспортной деятельности, рекомендуемых к применению при формировании договорной правовой базы ЕТП; перечень международных конвенций и договоров в области транспорта и коммуникаций, рекомендованных к присоединению государств-членов ЕврАзЭС и другие. Многие из этих документов положены в основу функционирования ЕАЭС, который начал свою работу с 1 января 2015 г. Государствами-членами ЕАЭС являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская Республика и РФ. Решение транспортных проблем на данном пространстве, направленное на реализацию положений Концепции формирования ЕТП, представляет собой задачу создания и развития общей евразийской системы управления транспортом. Такая система должна соответствовать интеграционным целям всех государств-членов ЕАЭС. Для их реализации необходимо совершенствование взаимодействия различных видов транспорта при увеличении объемов перевозок. При этом необходимо учитывать растущую конкуренцию на мировом и региональных рынках транспортных услуг.

Ведущей державой в ЕАЭС является Россия, но необходимо устраниć существующие проблемы транспортных систем и регионов. Географическое положение России имеет существенное значение для их интеграции в мировую экономическую систему. Недостаточная организация логистики транспортных компаний, объектов инфраструктуры и логистической системы в целом, низкое качество российских дорог, удаленность до 5 тыс. км от внешних рынков служит причиной высоких транспортных расходов в России. Они могут доходить до 30%

в стоимости товара (для сравнения: в Германии этот показатель равен 10%, в Великобритании – 8%) [10].

В связи с этим, внешняя торговля транспортными услугами в России не получает должного развития. Экспорт транспортных услуг в 2009 г. составлял 12,4 млрд долл., в 2011 г. – 17 млрд долл., в 2012 г. (по данным ЦБ РФ) – 19,2 млрд долл., в 2014 г. – 20,4 млрд долл. при мировом объеме 860 млрд долл. Крупнейшим торговым партнером России в 2014 году оставался Китай, товарооборот с которым сократился на 0,8% по сравнению с предыдущим годом и составил около 88 млрд долл. – примерно 11% внешнеторгового оборота России. Внешнеторговый оборот Казахстана с РФ составил более 8 млрд долл. На долю Европейского Союза в 2014 г. приходилось 55,8% российского товарооборота, на страны СНГ – 16,6%, на страны ЕврАзЭС – 9,8%, на страны АТЭС – 24,2% [1, 9].

Для решения проблем развития транспортных систем и регионов России необходимо активно включаться в развитие евразийских международных (МТК) транспортных коридоров. На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн долл. в год, доля транспортных издержек составляет около 200 млрд долл., поэтому включение России в систему МТК будет способствовать их снижению [8].

Развитие альтернативного существующим транспортным коридорам из Азии в Европу Северного морского пути (СМП) является актуальной задачей. В настоящее время его конкурентоспособность по сравнению с Суэцким каналом невысокая. Но, по прогнозам специалистов, роль СМП в мировой транспортной системе будет возрастать, и важно, чтобы РФ максимально использовала возможности данного резервного маршрута.

По мнению [1,3] СМП должен стать конкурирующей магистралью для Суэцкого канала и других крупнейших мировых объектов морской инфраструктуры. По данным [8], максимальная пропускная способность СМП – около 50 млн тонн грузов в год. На фоне роста активности компаний по добыче нефти

и газа в районах Ямала и Арктики СМП будет с каждым годом более востребованным. В 2010 г. по СМП прошло 4 крупных судна, в 2012 году – 46, в 2014 году – 58. Эксперты полагают, что есть все основания говорить о дальнейшем росте активности судоходных компаний в акватории СМП. Потенциальный объём перевозок по СМП в 2015 г. может составить 38 млн тонн в год, в том числе: экспорт нефти, сжиженных газов и газового конденсата увеличится до 10 млн тонн; транзитные перевозки грузов – до 2,5 млн т; экспорт лесных грузов – до 1 млн т. К 2020 году предполагается увеличить объем перевозок по СМП до 65 млн тонн в год [7].

Транссибирская магистраль является также одним из направлений увеличения контейнерного грузопотока через евразийское экономическое пространство и может обеспечить создание трансконтинентального коридора Корея-Япония-Россия-Европа. Транссиб может перевозить до 1 млн контейнеров, из них примерно 40% может составлять транзит.

Главное преимущество Транссибирской железной дороги – короткое время доставки транзитных грузов. Время прохождения контейнерного поезда следованием из Китая в Финляндию через Транссибирскую магистраль составляет менее 10 суток, а время следования морским путем составляет 28 суток. По Транссибу перевозится более 50% внешнеторговых и транзитных грузов [4]. Транссибирская магистраль включена в качестве приоритетного маршрута в сообщении между Европой и Азией в проекты международных организаций ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД.

В условиях глобальной конкуренции идет активная борьба между транспортными системами государств за транзитные потоки. Ряд стран Центральной Азии и Кавказа пытаются конкурировать с Россией за обслуживание транзитных потоков. Проект ТРАСЕКА представляет собой наиболее доступный и экономичный маршрут для выхода стран СНГ на мировые рынки через европейские порты. В настоящее время участниками ТРАСЕКА являются Болгария, Украина, Румыния, Молдавия и Турция в регионе Черного моря; Грузия, Армения, Азербайджан на Кавказе; Иран, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан

и Киргизия в Центральной Азии. Так, за последние 10 лет объем перевозок по транспортному коридору TRACEKA вырос более чем в 8 раз. Данный коридор предназначен обеспечить устойчивые транспортные связи северо-западных, центральных и южных регионов России, а в глобальном масштабе – Центральной и Северной Европы с побережьем Аравийского моря. Для ввода его в эксплуатацию, по оценкам Министерства транспорта РФ, потребуются инвестиции на сумму до 3 млрд долларов [2; 6].

Россия располагает возможностью активизировать проект «Север-Юг», поскольку около четверти объемов всех перевозок осуществляется между Россией и странами Восточной Азии и Среднего Востока. Функционирование проекта будет способствовать развитию транзитных перевозок третьих стран в Иран через территории стран ЕАЭС. Наиболее интенсивны перевозки между Россией и Китаем (около 7% от общего объема перевозок внешнеторговых грузов) и Казахстаном (около 8%).

Для решения проблем России необходимо в кратчайшее время обеспечить инновационное развитие транспортного комплекса. Транспортный комплекс может рассматриваться, прежде всего, как конечная совокупность хозяйствующих субъектов, объединенных общим видом деятельности – предоставлением транспортных услуг в заданных экономических масштабах. Транспортному комплексу, имеющему не только экономическое, но и военно-стратегическое значение для нашей страны, создание инновационной системы управления позволит существенно уменьшить бюрократические затраты. Инновационное развитие транспортного комплекса России представляется необходимым условием обеспечения ее устойчивого экономического роста. Учитывая значимость интеграционных процессов для нашей страны, создание инновационной транспортной системы является в этой связи и насущной проблемой в евразийском регионе в целом. Для России и других стран ЕАЭС ее развитие крайне важно и потому, что ввиду большой протяженности территории доля транспортных издержек во внутреннем региональном продукте дальневосточных регионов примерно в 2 раза превышает средний по России (примерно 9–10%), а в районах Крайнего

Севера – примерно в 6 раз. Она достаточно высока и в Казахстане, и в Белоруссии. Транспортная сеть России, согласно существующим расчетам, должна иметь минимальную протяженность 2 млн км, т.е. недостает около 1 млн км дорог. Для сравнения: в США, территории которых меньше территории России в 1,8 раза, построено свыше 6 млн км железных и автомобильных дорог. Реконструкция, строительство и ввод в эксплуатацию транспортной инфраструктуры достаточно капиталоемкие. В совокупности в развитие объектов транспортно-логистической инфраструктуры евразийских транспортных коридоров предполагается инвестировать около 95 млрд долл., около 70% из которых направляется на развитие автомобильных дорог, 25% – на развитие железных дорог [1].

Для решения перечисленных проблем необходима разработка концепции общей транспортной политики в рамках ЕАЭС, которая должна учитывать возможности создания ЕЭП ЕС и ЕАЭС. Развитие транспортных связей между ЕС и ЕАЭС является весьма перспективным направлением при условии минимизации геополитических рисков.

В мае 2014 г. член Коллегии по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Д. Ахметов в своем выступлении на IX Международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу «Трансевразия-2014» в Астане на площадке VII Астанинского экономического форума определил основные направления транспортной политики ЕАЭС. В частности, он отметил, что ключевым элементом развития инфраструктуры ЕАЭС будет проведение скоординированной транспортной политики, а один из ее основных приоритетов заключается в создании общего рынка транспортных услуг. Общий рынок транспортных услуг, как отмечено Д. Ахметовым, подразумевает под собой либерализацию доступа, установление единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции, формирование унифицированной тарифной политики, устранение различных барьеров. Порядок, условия и этапы либерализации будут определяться отдельными международными договорами в рамках Союза с учетом отраслевых особенностей. Так, например, в области развития автомобильного транспорта государства-члены к 1 января 2016 г. примут программу поэтапной

Экономика и управление: проблемы, тенденции, перспективы развития

либерализации в сфере каботажных перевозок на период до 2025 г. В перспективе существенному росту транзитной привлекательности стран ЕАЭС способствует создание железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Как ожидается, доля транзитных перевозок из Китая в ЕС через территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом увеличится более чем в 10 раз к 2020 г. В соответствии с Концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 г. доходы от использования инфраструктуры составят 1,6 млрд долл., кумулятивный вклад в ВВП стран ЕАЭС – 11 млрд долл., появится более 43 тыс. новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн контейнеров [5; 7].

Таким образом, можно отметить, что создание ЕТП ЕАЭС сталкивается и, по всей видимости, будет сталкиваться в связи с мировым экономическим кризисом с определенными трудностями, несмотря на то обстоятельство, что экономический эффект от реализации транспортных проектов ЕАЭС очевиден. Для преодоления этих трудностей необходимы, в первую очередь, разработка общей транспортной политики ЕАЭС и принятие мер для ее реализации. Анализ существующей и прогноз перспективной динамики грузовых перевозок, с учетом интенсивного развития транспортных сообщений показывает, что необходимо принять меры по развитию транспортно-логистической инфраструктуры для устранения существующих и возможных проблем в будущем. Развитие международных транспортно-логистических центров должно способствовать координации и рационализации схем доставки грузов между государствами-членами ЕАЭС и транзиту по их территории.

Список литературы

1. Альметова З.В. Повышение эффективности транзитных перевозок в межтерминальных сообщениях (на примере Челябинской области): Дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. – М., 2014. – 185 с.
2. Альметова З.В. Интеграция грузопотоков в транзитных транспортных узлах / З.В. Альметова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2012. – №44(303). – С. 180–183.

3. Альметова З.В. Вопросы размещения транзитных терминалов в регионах / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. – №11. – С. 45–46.
4. Альметова З.В. Вопросы сокращения порожних пробегов автомобилей при транзитных грузовых перевозках / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт Урала. – 2012. – №4. – С. 54–58.
5. Альметова З.В. Оптимизация параметров транзитных терминалов / З.В. Альметова // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.science-education.ru/115-12160>
6. Альметова З.В. Использование транзитных терминалов для повышения эффективности грузовых перевозок / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №4. – С. 25–26.
7. Ларин О.Н. Единое транспортное пространство Евразийского экономического союза (ЕАЭС): перспективы и проблемы развития / О.Н. Ларин, З.В. Альметова, В.Р. Шаяхметова // Материалы Международной научно-технической конференции «Нефть и газ Западной Сибири» (12–13 октября 2015 г.) – Т. 1. – Тюмень: ТюмГНГУ. – С. 160–164.
8. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.mintrans.ru
9. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>
10. Pogotovkina N.S. Motorization in Russia: Challenges and solutions. – N.S. Pogotovkina, Z.V. Almetova, Y.N. Gorchakov, S.A. Kosyakov, V.D. Khegay. – Электр. Текстовые дан. – International Journal of Applied Engineering Research. – Publisher: India Publications. – Р. 34443–34448 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.scopus.com/results>