Бузулуцкая Марина Владимировна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»

г. Москва

DOI 10.21661/r-470562

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ КОМПЛЕКСЕ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА

***Аннотация:** автор статьи отмечает, что в настоящее время со стороны западных стран в отношении России ведется санкционная политика, вводятся запреты на ввоз многих товаров как из России, так и в нее, производятся попытки «отрезать» Россию от крупнейших рынков Европы и Мира. Именно с этим связано то, что на сегодняшний день ведется активная политика по сближению с крупнейшими странами АТР, что определяет актуальность представленной работы.*

***Ключевые слова:** международное сотрудничество, АТР, переговоры, транспортно-логистические комплексы, срок доставки, транспортная система, Транссиб, Азиатско-Тихоокеанский регион, портовая инфраструктура, логистика, железнодорожный транспорт, товарооборот.*

Развитие международного сотрудничества в транспортно-логистическом комплексе Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) на сегодняшний день является актуальной задачей государственной важности для Российской Федерации. Это связано с тем, что в настоящее время со стороны западных стран в отношении России ведется санкционная политика, вводятся запреты на ввоз многих товаров как из России, так и в нее, производятся попытки «отрезать» Россию от крупнейших рынков Европы и Мира. Именно с этим связано то, что на сегодняшний день ведется активная политика по сближению с крупнейшими странами АТР. Проводятся переговоры на самом высоком уровне между Россией и главами азиатских стран таких как Китай, Япония, Корея, Сингапур с целью

установления более тесного сотрудничества и увеличения товарооборота между нашими странами. Транспортно-логистические комплексы всех стран должны развиваться пропорционально увеличению грузооборота, с целью исключения возможности транспортных коллапсов и нарушений сроков доставки при транспортировке от производителей до потребителя. Также следует улучшать качество оказываемых услуг.

Через транспортную систему Дальнего востока РФ проходит огромное количество импортных и экспортных грузов, так как именно этот регион напрямую связан морскими и сухопутными путями с экономически развитыми странами АТР. Сухопутная граница между РФ и Китаем протянулась на 3605 километров это позволяет независимо от третьих стран осуществлять международную торговлю, однако большинство производственных комплексов Китая находятся на юго-востоке страны и транспортировка сухопутными видами транспорта до территории РФ достаточно трудо- и финансово затратное мероприятие, именно поэтому основная часть готовой продукции доставляется на территорию РФ морским транспортом. В связи с тем, что с большинством стран АТР Россия не имеет сухопутных границ важнейшую роль в установлении экономических связей играет инфраструктура портов Дальнего востока и состояние железных дорог РФ, так как большинство потребителей готовой продукции находится в центральной части России, а путь с использованием портовой и транспортной инфраструктуры дальнего востока и далее по Транссибирской магистрали является кратчайшим, по сравнению с любыми другими.

Исходя из последних тезисов выставки «Trans Russia 2017», выяснилось, что многие представители азиатских компаний готовы возить грузы через порты дальнего востока и Транссиб, но при условии уменьшения разницы между тарифами на перевозку морским путем и смешанную перевозку с использованием портов Дальнего востока и Транссиба хотя бы до 500\$.

Данный вариант транспортировки грузов интересует японские компании. Довод о том, что при использовании Транссиба для перевозки своей продукции компания на 50% снизит выбросы в окружающую среду по сравнению с морским

путем транспортировки, является веским аргументом для принятия решения в пользу доставки по железной дороге, так как для японцев очень важным фактором в конкурентной борьбе между компаниями является их отношение к окружающей сред. Сравнительная таблица цен доставки контейнера до Москвы различными видами транспорта различными маршрутами представлены в табл. 1.

Таблица 1

Сравнение цен на доставку груза различными маршрутами

Маршрут	Расстояние, км.	Средний тариф за грузе́ный контейнер руб.
Шанхай – Санкт-Петербург – Москва	19100	100000
Шанхай – Владивосток – Москва	10300	130000
Шанхай – Рига – Москва	18600	110000

Согласно данным табл. 1 понятно, что перевозка через Владивосток самая короткая и быстрая, но в тоже время и самая дорогая.

Но не только железнодорожный тариф является слабой стороной сухопутного маршрута. В российских портах на сегодняшний день действуют слишком высокие тарифы на обработку контейнеров. Это связано с тем, что в отличие от Японии контейнерные терминалы в России частные и владельцы в связи высокими ставками по кредитам (а портовая инфраструктура чаще всего строится на заемные деньги) и нестабильной экономической ситуацией в России относительно Европы и Азии хотят, как можно быстрее погасить кредиты и поэтому повышают ставки. Например, ставки на погрузо-разгрузочные работы в российских портах на порядок выше, чем в других портах Европы и Мира это наглядно продемонстрировано в табл. 2.

Таблица 2

Сравнительная таблица стоимости ПРР в портах России и Мира.

Порт	Средний тариф на разных контейнерных терминалах за снятие/постановку с/на судно 1 ДФЭ, \$
Санкт-Петербург	550
Владивосток	470
Рига	290

Котка	350
Гамбург	280
Шанхай	200
Таллинн	290
Токио	280
Новороссийск	500

Также в том случае если во время таможенной очистки у Федеральной таможенной службы возникнут подозрения к контейнеру службы порта будут вынуждены доставить этот контейнер до места досмотра и в конечном счете за это заплатит грузоотправитель, а это не малые деньги от восьми до двенадцати тысяч рублей. Также чаще всего если груз вызвал подозрение, то его отправляют на весы это еще 12–15 тыс. рублей итого стоимость перевозки может увеличиться на 30 тысяч рублей только из-за завышенных тарифов на наземное обслуживание в порту.

Доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы. Доступность транспортных услуг и их объем определяют полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Высокий уровень транспортного обслуживания определяется скоростью, своевременностью, предсказуемостью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью транспортной системы [1].

В России в последние годы проводилась незначительная модернизация транспортной инфраструктуры, но она позволила удовлетворить имевшийся спрос на пассажирские и грузовые перевозки, но в условиях растущей национальной экономики и экономик сопредельных государств в самом ближайшем времени появится нехватка провозных мощностей повсеместно, так как это происходит сейчас на наиболее загруженных участках железных дорог и в портах.

В целом транспортная система и ее сегменты, такие как инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами «долговременной устойчивости».

Отсутствие в России достаточного количества современных логистических центров является отрицательным фактором в привлечении грузов к перевозке, а также к расширению географии поставок в транспортно-логистическом комплексе Азиатско-Тихоокеанского региона.

Список литературы

1. Российские Железные Дороги. Восточный полигон Транссиб и БАМ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5128&layer_id=3290&id=2084
2. Куренков П.В. Документооборот в системе «морской порт-железнодорожная станция» при внешнеторговых перевозках / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко, М.В. Бузулуцкая // Бюллетень транспортной информации. – М.: Национальная ассоциация транспортников, 1998. – №3–5.