

СОЗДАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА⁵

Никитина М.Ю.

НИУ «БелГУ», г. Белгород, Россия

Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года предусмотрено создание транспортно-логистических и производственных узлов в рамках формирования опорной национальной транспортной сети, обладающей необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающей целостную взаимосвязь центров экономического роста, с постепенной ее интеграцией в развивающиеся мировые транспортные системы. В то же время существуют определенные противоречия в насущной необходимости формирования такой системы и отсутствия комплексного и вместе с тем детального механизма распределения и специализации подобных узлов на территории России. Еще в большей степени эта проблема проявляется в приграничных регионах, к которым относится и Белгородская область.

В течение многих лет транспортная инфраструктура развивалась без должной координации между отдельными видами транспорта и развитием производительных сил, что вело к прямым потерям от реализации несвоевременных, слабо увязанных между собой и неэффективных проектов. Результатом несбалансированного и бессистемного развития отрасли стали многочисленные проблемные точки и «узкие места» в опорной транспортной сети государства. Особенно остро данная проблема проявляется в приграничных территориях.

Проблема построения транспортных сетей является одной из глобальных проблем, которая затрагивает все мировое сообщество. Сбалансированное пространственное развитие предполагает не только создание разветвленной транспортной сети, но и инфраструктурного комплекса обслуживания транспортного товарного потока. Для приграничных регионов стратегическая транспортная задача концепции «Россия-2020» заключается в создании логистических центров (сухих портов) способных обеспечить высокую степень проводимости товарных экспортно-импортных и транзитных потоков.

Проблема «перегруженности» границ существует уже долгое время. Ее разрешение возможно только при условии достаточного обоснования того, какие именно инфраструктурные комплексы по своей специализации и масштабам необходимы на определенном участке границы. К сожалению, все предшествующие попытки создания универсальных таможенно-логистических центров (ТЛЦ) привели к крайне негативным последствиям.

Поэтому, с целью обоснования направлении модернизации уже существующих ТЛЦ, а так же строительства и оборудования новых,

⁵ Работа выполнена в рамках дополнительного внутривузовского конкурса на соискание грантов для реализации краткосрочных проектов по направлениям развития науки, технологий и техники «Инициатива» в НИУ «БелГУ» (ВКГИ 018-2012 финансирование из внебюджетных средств)

необходимо системное исследование специфики транспортного товарного потока проходящего через участок государственной границы вдоль территории Белгородской области. Еще более важной задачей становится прогноз изменения этого потока в условиях действия нового таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. На предварительном этапе исследования уже получены подтверждения того, что новый таможенный союз достаточно сильно повлиял и еще сильнее будет влиять в будущем на транспортный товарный поток, проходящий через этот участок границы.

В основе теоретико-методологического анализа проблемы создания транспортной системы России лежит представление о том, что ее обязательными составляющими должны стать инфраструктурные комплексы, облегчающие прохождение товарного потока через государственные границы. Предварительные исследования показали, что в настоящее время и, особенно, в среднесрочной и долгосрочной перспективе, эффективными могут быть только специализированные таможенно-логистические центры, которые, в настоящее время зачастую становятся неотъемлемыми звеньями производственной цепи.

Методологический подход, изложенный в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предполагает создание эффективной логистической системы, интегрированной в российскую и международную транспортную систему. В отношении инфраструктуры транспортной системы данная методология предполагает научные изыскания в следующих направлениях:

- формирования и развития эффективной сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, предоставляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг;
- повышения качества транспортно-логистических услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку и предоставление клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного окна»;
- привлечения инвестиций в развитие терминально-складского комплекса;
- оптимизация использования терминально-складских мощностей;
- развития транспортно-логистической и таможенно-брокерской деятельности (формирование условий для осуществления эффективного взаимодействия видов транспорта через логистические центры, организация комплексного обслуживания на железнодорожном транспорте, развитие таможенно-брокерского обслуживания).

Проведенные современные экономические исследования, а также опыт европейских стран дают возможность утверждать, что формирование транспортной системы России невозможно без соответствующей модернизации ее инфраструктуры. Согласно Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года приграничные территории должны стать «сухопутными портами», способными обеспечить высокую степень проводимости товарных экспортно-импортных и транзитных потоков.

Начавший свою работу в 2010 году новый таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана призван стать первой вехой той инновационной траектории, которая провозглашена в указанных документах. Тем не менее конкретный механизм предстоящих преобразований все еще не разработан.

Из вышесказанного следует, что самым естественным образом новой «точкой роста» экономики Белгородской области в условиях работы нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана становится возможность реализации очень крупного, до сих пор не достижимого по масштабам международной значимости, транзитного проекта.

Мнение о том, что все нововведения относительно Таможенного союза не касаются Белгородской области, следует признать глубоко ошибочным. Уже сейчас места растаможивания и затоможивания грузов, склады временного хранения и таможенные склады начинают перемещаться с российско-белорусской границы, поскольку их нахождение в прежних регионах не предусмотрено условиями нового Таможенного союза. Иными словами предприниматели, успешно построившие свой логистический бизнес на российской границе вынуждены искать другие территории для освоения, и выбор в качестве таковых белорусско-польских рубежей далеко не лучший вариант.

В настоящее время можно наблюдать, как взгляды потенциальных инвесторов приграничного бизнеса направляются в сторону территорий, расположенных вдоль российско-украинских границ. Но и это не главное, основная причина, почему необходимо рассчитывать на значительное повышение востребованности белгородского участка российской границы, заключается в растущем объеме и интенсивности грузопотока гигантского моста между Евросоюзом, Китаем и другими странами АСЕАН. Согласно транспортной стратегии России, транзит грузов через ее территорию должен увеличиться минимум в три раза.

Очевидно, что даже при условии всемирной государственной поддержки белорусско-польская граница не в состоянии будет обслуживать даже половину разрастающегося транспортного потока. Уже с этой точки зрения общие рубежи России и Украины абсолютно естественным образом и на обязательных условиях становятся новым проводником товарооборота между Европой и Китаем.

В отношении перспектив вступления Украины в Таможенный союз, а в этом случае процедуры таможенной очистки и операции по складированию автоматически перейдут на ее территорию.

Таким образом, стратегически важным направлением развития экономики Белгородской области становится повышение инвестиционной привлекательности региона в условиях действия нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана с целью создания полноценного логистического комплекса абсолютно нового уровня качества и масштаба.

Существование украинско-российской границы накладывает отпечаток на отношения как двух регионов, так и государств. Решение проблемы лежит в упрощении процедуры пересечения границы, либо в ее упразднении. Согласно проведенному социологическому исследованию, к межгосударственному

сближению России и Украины положительно относится 91% опрошенных жителей Белгородской и Харьковской областей. 30,6% опрошенных отметили, что это будет способствовать развитию экономики, 25,8% – что это отвечает общей тенденции мирового развития, 21,4% – что это соответствует нашим традициям. Проведенные исследования подтверждают необходимость активизации экономического сотрудничества Украины и России, а такую интеграционную модель сейчас представляет Таможенный союз.

Уровень научной аргументации перспектив вступления Украины в Таможенный союз находится на очень высоком уровне, однако на уровне государства практически никаких шагов в направлении евразийской интеграции не происходит. Общественные организации могут взять на себя роль проводника этих идей в общество и повлиять на государственную политику.

Вступление Украины в Таможенный союз, несомненно, сыграет роль не только в экономическом развитии страны, но и станет большим шагом к развитию приграничного сотрудничества России и Украины.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс]/ Минэкономразвития России. Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/>

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект, Москва, 2013 [Электронный ресурс]/ Минтранс РФ. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>

3. Прогноз социально – экономического развития РФ на 2012 год и плановый период 2013-2014гг. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://economy.gov.ru>

4. Солозобов Ю. Таможенный союз даёт России возможность создать в Евразии новый центр силы [Электронный ресурс] //ИА REGNUM. URL: <http://regnum.ru>

РОЛЬ ПРОГНОЗНОЙ ОЦЕНКИ КОММЕРЧЕСКИХ РИСКОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ⁶

Сивцова Н.Ф.

НИУ «БелГУ», г. Белгород, Россия

Промышленный потенциал области в значительной мере определяется наличием сырьевой базы для производства продукции и в частности для развития металлургического производства.

Являясь одним из самых значительных секторов региона, металлургическое производство на протяжении ряда лет, вплоть до мирового финансового кризиса, играет заметную роль в экономике области. Его доля в

⁶ Работа выполнена в рамках дополнительного внутривузовского конкурса на соискание грантов для реализации краткосрочных проектов по направлениям развития науки, технологий и техники «Инициатива» в НИУ «БелГУ».