

Кузнецов М.М.

УДК 656.256(075)

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТРАНЗИТНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В СИСТЕМЕ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ ЕВРОПА-АЗИЯ

Актуальность темы. Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов на основе использования логистического подхода. Поэтому для разных стран евразийского региона становятся общими проблемы увеличения пропускной способности имеющихся транспортных систем, вопросы налогообложения, таможенных пошлин, различных экологических и других ограничений.

Постановка проблемы. Главные события XXI века, разворачиваются между западноевропейским и азиатско-тихоокеанским полюсами экономического и технологического развития. В настоящее время перспективным направлением в обеспечении торговых связей между Западной Европой, Азиатско-Тихоокеанским регионом является развитие трансконтинентальных транспортных маршрутов.

В связи с этим, геополитическое положение стран евразийского региона, которые не имеют выхода к морю между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности - Европой и Азией - предопределяет их особую роль в обеспечении транзитных торговых связей.

Расширение международного сотрудничества между странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона, углубление интеграционных процессов и увеличение объемов международной торговли требует благоприятных условий для беспрепятственного пропуска транзитных грузовых и пассажирских транспортных потоков, связанных с обеспечением межгосударственных экономических и культурных связей.

В области развития глобализации транспорта, международных транспортных перевозок и логистических методов повышения эффективности использования транзитного потенциала национальных территорий в регионе Европа-Азия необходимо отметить следующих специалистов: В. Г. Алькема, М.Ю. Григорака, Д.В. Ломотько, Л.П. Суворовой, А. В. Толстовой и др.

Несмотря на большое количество научных работ, еще остались нерассмотренными вопросы, связанные с конкретизацией развития транзитных территорий на пути следования интермодального товаропотока из Азии в Европу и повышения привлекательности транзитного потенциала на основе логистического подхода, в частности использования контейнеризации перевозок и развития транспортно-логистических интермодальных центров.

Объектом исследования являются тенденции развития международных торговых отношений в евразийском регионе, а **предметом** выступает формирование инфраструктуры транспортно-логистического сервиса в системе транзитных региональных внешнеторговых отношений.

Цель изучения транзитных территорий на основе транспортно-логистической инфраструктуры в системе торговых отношений Европа-Азия для определения путей их совершенствования на основе логистического подхода в условиях Украины.

В работе были решены следующие **задачи**:

1. Определена понятийно-терминологическая сущность транзитной территории в торговых отношениях региона Европа-Азия.
2. Изучены функции терминалов и логистических центров в интермодальных перевозках региона Европа-Азия.
3. Проанализированы транзитные отношения в регионе Европа-Азия в рамках развития инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта.
4. Выявлены проблемы и перспективы развития инфраструктуры транспортно-логистического сервиса в Украине.

В связи с этим, было выявлено, что глобализация экономики и торговли влечет за собой постоянный рост объема грузовых перевозок между Европой и Азией. В настоящее время грузы между Европой и Азией перевозятся в основном морским транспортом. В свою очередь, развитие евро-азиатских наземных транспортных связей не только открывает дополнительные транспортные возможности для

трансконтинентальной торговли, но и имеет исключительное значение для социально-экономического развития стран евро-азиатского региона и для их интеграции в глобальную экономику.

Международная практика показывает, что наземный магистральный транспорт может в ряде случаев стать альтернативой распространенным морским перевозкам [1], тем самым улучшив связи между портами, удаленными от моря территориями, т.е. связать между собой страны континентов на всем протяжении наземных маршрутов между Европой и Азией.

В этом случае актуальными вопросами в евроазиатском регионе являются: во-первых, обеспечение эффективного логистического сервиса на всем пути следования грузов; во-вторых, развитие международных транспортных или транзитных коридоров [2].

Логистический сервис охватывает всю логистическую цепь, создавая своеобразную гармонию между ее технико-технологическими и организационно-экономическими компонентами и субъектами, использующими логистическую систему, а его базис - транспортный сервис - непосредственно связан с транспортно-экспедиционной деятельностью при обслуживании товароматериальных потоков, распределении продукции и доставке грузов конечному потребителю.

Это относится к транзитным территориям таких стран региона Европа-Азия как:

- Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан;
- Азербайджан, Армения и Грузия;
- Беларусь, Российская Федерация и Украина;
- Афганистан, Иран, Турция;

Под транзитным государством понимается любое государство как имеющее морское побережье, так и не имеющее его, расположенное между внутриконтинентальным государством и морем, через территорию которого осуществляется «транзитное движение» [4].

Современная транспортная инфраструктура развитого государства немыслима без обеспечения ее элементов движение грузов в смешанных перевозках. В евроазиатском регионе на основе развития всех видов транспорта широкое применение получили интермодальные перевозки (технологии). Развитию такой формы транспортировки способствовало, прежде всего, объединение в одной системе лучших качеств автомобильного и железнодорожного транспорта, а также развитие логистической инфраструктуры.

Терминалы и логистические центры являются важными компонентами интермодальных транспортных цепей и обеспечивают связь между автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, поскольку они позволяют осуществлять перевалку интермодальных транспортных единиц с одного вида транспорта на другой без необходимости обработки самих грузов. Такая дорогостоящая и трудоемкая операция зачастую является фактором, определяющим конкурентоспособность всей интермодальной транспортной цепи по сравнению с транспортными операциями, производимыми каким-либо одним видом транспорта, и поэтому должна осуществляться чрезвычайно эффективным, безопасным, надежным, предсказуемым и транспарентным способом.

Логистический центр – это географическое объединение независимых компаний и предприятий, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов), и сопутствующих услуг, которые включают в себя место, оборудованное для перевалки и хранения интермодальных транспортных единиц [2].

Наиболее существенную роль в работе по развитию евроазиатских транспортных связей играют ЕЭК и ЭСКАТО ООН.

Именно эти организации выступают инициаторами проектов, связанных с развитием единой транспортно-логистической системы Евразии [3] – трансконтинентальной транспортной инфраструктуры на основе создания международных транспортных или транзитных транспортных коридоров.

В основном это: а) Евро-азиатские транспортные связи (ЕАТС); Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА); б) Железнодорожные транспортные коридоры Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); в) автомобильные транспортные коридоры в рамках «Новой Евро-Азиатской автодорожной инициативы» Международного союза автомобильного транспорта (IRU NELTI).

Основную роль в развитии транзитных перевозок данного региона играет железнодорожный транспорт.

В регионе Европа-Азия странами с наиболее развитыми условиями развития транзитных железнодорожных грузоперевозок являются: Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Монголия, Россия, Узбекистан, Украина и Эстония. Так как эти страны в структуре договорных обязанностей имеют самые развитые отношения [13].

Железнодорожные грузоперевозки в 2010 году в исследуемом регионе составили 5844055,4 тыс. т, а на долю вышеперечисленных стран приходилось 40% или 2334008,2 тыс. т [9].

Как свидетельствуют исследования Международного союза автомобильного транспорта, перспективными товарами для перевозок из Китая в Европу являются контрольно-измерительные приборы, электрооборудование и бытовая техника, мобильные телефоны, мебель, обувь и одежда, косметика и продукты питания, которые имеют ограниченный срок потребления.

В качестве обратного груза предусматривается перевозка оборудования для промышленного и сельского хозяйства, металлопродукции, химической продукции, товаров народного потребления европейского производства, продуктов питания.

В свою очередь, развитие евроазиатских транспортных связей и привлечение дополнительных грузопотоков международного транзита являются безусловным приоритетом транспортной политики всех стран региона Европа-Азия [14].

Таким образом, важнейшими целями развития евроазиатских транспортных связей на международном уровне являются:

- содействие торговле и развитию стран Европы и Азии, их интеграции в мировую торговую и транспортную систему;
- создание эффективных наземных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией, которые стали бы альтернативой традиционным морским направлениям;
- облегчение международных перевозок (в частности, транзитных) в Евро-азиатском регионе (включая унификацию правовых норм и развитие инфраструктуры), а также упрощение процедур пересечения границ;
- внедрение современных технологий перевозок по наземным маршрутам, включая контейнерные и контейнерные перевозки грузов, спутниковое отслеживание грузов в пути и др.;
- улучшение доступа к мировым рынкам государств Европы и Азии, не имеющих выхода к морю.

Все внутриконтинентальные страны изучаемого региона рассматривают развитие евроазиатских транспортных связей в контексте реализации национального транзитного потенциала транспортной системы страны и привлечения на нее дополнительных международных грузопотоков. Этому может способствовать создание международной интермодально транспортно-логистической системы.

Перспектива создания международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы в описываемом регионе, была сформулирована в Пусанской декларации [8] развития транспорта в АТР и получившей подтверждение в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, которая была принята на Форуме министров стран Азии, состоявшемся 14-18 декабря в 2009 году в Бангкоке.

Таким образом, используя сети Трансъевропейских, Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в качестве основных структурных элементов, создается международная интегрированная интермодальная транспортно-логистическая система в регионе [3; 6].

В свою очередь, для реализации этой перспективы необходимо уделить внимание активному развитию национальных транспортных систем и сопутствующему им логистическому сервису, в особенности развития транспортно-экспедиторских компаний, логистических центров, контейнерных терминалов и сухих портов и т.п.

Все это влечет за собой вызовы, связанные с повышением эффективности транспортного обслуживания, которые требуют разработки стратегии развития транспортно-логистической системы стран региона Европа-Азия и Украины в частности.

Это видно из мирового рейтинга Всемирного Банка «Индекс эффективности логистической системы». В 2007 году Украина занимала 73 место среди 150 стран, а в 2010 году – 102 место из 155 стран [11]. В отличие от Украины такие страны, как Казахстан (133 место в 2007 г., 62 – в 2010 г.) и Узбекистан (129 место в 2007 г., 68 – в 2010 г.) [10] улучшили свои позиции в рейтинге, тем самым повысив эффективность национального логистического сервиса в основном за счет реализации программ ЕЭК и ЭСКАТО ООН [3], связанных с развитием международных транспортных коридоров.

Плохая логистика и продолжительная процедура пересечения границы влекут барьеры для торговли, которая не дает возможность Украине полностью реализовать свой потенциал транзитной территории и обязывает ее к значительным экономическим расходам [5]. Также основными преградами для логистики являются недостаточные и дорогие складские мощности, сложные нормативные документы, которые регулируют экспортно-импортные операции, коррупционная практика на границе.

На наш взгляд, для эффективного развития отечественного транспортно-логистического сервиса Украине необходимо придерживаться основных тенденций развития конъюнктуры этого сегмента мирового рынка:

- глобализации деятельности компаний-клиентов;
- укрупнение логистических компаний за счет сделок по слияниям и поглощениям;
- рост роли информационных технологий в логистике и SCM;
- отход от специализированных услуг и концентрация на предоставлении законченных и комплексных логистических решений в цепях поставок;
- интенсивное развитие мультимодальных перевозок;
- увеличение доли 3PL-провайдеров.

Все это необходимо реализовать в ближайшие сроки, так как Украина это страна с высоким транзитным потенциалом, а, следовательно, по ее территории проходят основные грузопотоки в регионе Европа-Азия.

Украина также принадлежит к числу таких государств, ведь через ее территорию проходят четыре из десяти международных транспортных коридоров: № 3, № 5, № 7 (водный), №9 [7].

Кроме того, через территорию нашего государства пролегают шесть коридоров Организации сотрудничества железных дорог: № 3, № 4, № 5, № 7, № 8 и № 10.

При этом в 1996 году Украина присоединилась к участию в проекте международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.

Как и в евроазиатском регионе в транзитных перевозках ведущее место отводится железнодорожному транспорту.

Технологические мощности транспортной инфраструктуры Украины разрешают ежегодно перевозить железными дорогами, внутренним водным и автомобильным транспортом и перерабатывать в портах свыше 60-70 млн. т и доставлять трубопроводами до 200 млн. т товаров [5].

При этом почти 95% транзитных потоков входит в Украину через железнодорожные переходы. Основной транзитный поток через Украину поступает из 3-х стран: Россия - 55% в структуре транзита грузов через Украину; Казахстан - 42%; Беларусь - 3% [15].

Странами назначения перевозимых грузов - угля, нефти, зерна и прочего через территорию нашей страны являются страны европейского континента - Словакия, Венгрия, Австрия, Чехия, Румыния.

По итогам 2010 года транзитные перевозки «Укрзалізниці» возросли на 2,7% – до 46,7 млн. т. Прирост объемов составил порядка 1,2 млн. т [15].

Постоянным конкурентом железнодорожного транспорта является автомобильный. Его основные преимущества - маневренность, возможность доставки груза практически в любое место, а также высокая скорость доставки.

Поэтому, на наш взгляд, одним из потенциалов повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта являются комбинированные перевозки, которые необходимо наращивать за счет контейнеризации.

Контейнерные перевозки в соединении с автотранспортом являются наиболее выгодными, поскольку при комбинированных перевозках реализуется конечный принцип «от двери до двери» [1; 2].

Для решения указанных проблем, на наш взгляд, грузовладельцам СНГ необходимо объединить усилия для проведения совместных мероприятий по следующим направлениям:

- разработка новых грузотранспортных систем, обладающих многофункциональностью, расширенной грузопригодностью и отвечающих современным концепциям транспортной логистики;
- кооперация товаропроизводителей, грузовладельцев и инвесторов с целью объединения инвестиций для совместной разработки, строительства и эксплуатации многофункциональных транспортных единиц, многофункциональных интермодальных грузовых единиц и грузоперевозочных комплексов.

Наряду с этим, важнейшим инструментом реализации транзитного потенциала может и должна стать гибкая тарифная политика.

Также одним из основных направлений повышения использования транзитного потенциала Украины является правовое обеспечение всей технологической цепочки процесса транзитных перевозок – от пересечения государственной границы на въезде до выхода за пределы Украины. Успешное решение задач улучшения организации транзитных перевозок без соответствующего нормативно-правового обеспечения невозможно.

Необходимость развития железнодорожной инфраструктуры во многом определяется потенциалом развития морских портов. Скоординировав развитие железной дороги и портов, можно обеспечить техническую возможность обработки возрастающих объемов транзитных грузов [12].

Важная роль портов в экономике Украины определяется тем, что они расположены на направлениях международных транспортных коридоров. Порты исполняют роль пунктов стыковки (переходных мостов) между транспортной системой, а соответственно и экономикой Украины с мировой транспортной системой экономиками иностранных государств.

Поэтому уровень технологического и технического оснащения, организационно-правовой системы функционирования и управления портов должен отвечать современным требованиям, которые установлены для портов в международной транспортной системе.

К числу основных тенденций развития мирового рынка транспортных услуг следует отнести контейнеризацию перевозок.

Так, в трех основных портах Украины, в Ильичевском, Одесском и Мариупольском, по состоянию на 1 января 2011 года общий объем переработки контейнеров портах вырос на 27,6 % (до 659,6 тыс. TEU) [16].

В тоже время, существует ряд внутренних, так и внешних проблем, влияющих на развитие транзитных перевозок контейнеров через Украину.

Основной проблемой, которая сдерживает рост транзитных контейнерных перевозок в Украине, безусловно, является дефицит мощностей украинских контейнерных терминалов.

Другая проблема – медленное развитие так называемого траншипмента, одного из направлений транзитных перевозок контейнеров, которое широко предоставляется портами соседних государств. В Украине практика перевалки транзитных контейнеров в режиме траншипмента была внедрена в 2010 г., после внесения изменений в Закон Украины «О транзите грузов».

Еще одной проблемой является тарифная политика операторов контейнерных линий, которая является следствием дефицита терминальных мощностей в Украине.

Немаловажной проблемой по-прежнему является несовершенное законодательство, регулирующее оформление транзитных контейнеров в портах и на сухопутных границах. Что также приводит к перераспределению части грузопотоков через порты Балтии.

Таким образом, вместе с решением вышеперечисленных проблем, в Украине необходимо разработать и принять стратегию логистической координации в цепях контейнерных поставок. Эта стратегия предусматривает оказание корректирующих воздействий на операционную систему таких цепей, которая

образована функциональными циклами логистики. Поэтому контейнеризация наряду с глобализацией логистики определяет острую потребность в развитии логистической инфраструктуры рынка поставок интермодальных грузовых единиц и унификации ее стандартов в соответствие с мировыми.

Выводы. Развитие транзитных территорий на основе транспортно-логистической инфраструктуры в системе торговых отношений Европа-Азия определяется, прежде всего, их качеством, т.е. объемом и содержанием предоставляемых основных и сопутствующих логистических услуг, позволяющих с наименьшими затратами, сохранно и в срок перевезти груз через территорию государства. Вместе с этим, для определения путей совершенствования транзитных функций Украины на основе логистического подхода необходимо учитывать такие ее особенности, как стабильность политического режима в государстве, полноту нормативно-правового обеспечения, прозрачность таможенных процедур, уровень бюрократии и коррупции. Решение этих проблем способно повысить транзитную привлекательность нашего государства.

Источники и литература:

1. Алькема В. Г. Міжнародні перевезення / В. Г. Алькема, Н. А. Михайленко. – К. : Університет економіки та права «КРОК», 2008. – 314 с.
2. Григорак М. Ю. Логістична інфраструктура / М. Ю. Григорак та ін. – К. : Автограф, 2010. – 189 с.
3. Краткое описание хода работ по проекту Евроазиатские транспортные связи : [Электронный ресурс] / ЭСКАТО ООН. – Режим доступа : http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/SPECA/PWG_TBC_11thSession/4.b.i.EATL_Rus.pdf
4. Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав від 8 липня 1965 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_166
5. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
6. Межправительственные соглашения по сети Азиатских шоссе и Трансазиатских железных дорог : [Электронный ресурс] / ЕЭК ООН. – Режим доступа : http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/SPECA/PWG_TBC_11thSession/5.a.AH.TAR_Rus.pdf
7. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.html>
8. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) : [Электронный ресурс] / ЭСКАТО ООН. – Режим доступа : http://www.unescap.org/ttdw/ct2010/Russian/CTR2_1R.pdf
9. Отчет О деятельности Организации сотрудничества железных дорог за 2010 год : [Электронный ресурс] // ОСЖД. – Режим доступа : http://osjd.org/static/public/osjd?STRUCTURE_ID=5020
10. Рейтинг Всемирного банка логистической эффективности стран мира за 2010 год : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf
11. Рейтинг Всемирного банка логистической эффективности стран мира за 2007 год : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>
12. Толстова А. В. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / А. В. Толстова; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2011. – 20 с.
13. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія / А. В. Матвеева; Нац. акад. прав. наук України, НДІ прав. забезп. інновац. розв. – Х. : ФІНН, 2011. – 208 с.
14. Транспортные связи Европа – Азия : [Электронный ресурс] // Международный транспортный форум. – Режим доступа : <http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/06Europe-AsiaRU.pdf>
15. Україна у цифрах : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/katalog/kat_u/2012/07_2012/zb_Ukr_2011.zip
16. Экспорт, импорт і транзит вантажів в Україні : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/katalog/transp_zv/eitv_2011.zip