



Дамбаева Сарюна Вячеславовна
студентка кафедры
менеджмента, предпринимательства
и экономической безопасности АПК
Иркутский государственный аграрный
университет (ИрГАУ) им. А.А. Ежевского
г. Иркутск, Россия



Луговнина Виктория Владимировна
старший преподаватель кафедры
менеджмента, предпринимательства
и экономической безопасности АПК
Иркутский государственный аграрный
университет (ИрГАУ) им. А.А. Ежевского
г. Иркутск, Россия

ПУТИ РЕШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ПОСРЕДСТВОМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Аннотация. В данной статье представлен материал о влиянии международных транспортных коридоров на развитие Восточных регионов Российской Федерации — Сибирского федерального округа и Дальневосточного федерального округа. Перспективы обеспечения всех видов безопасности Восточных регионов Российской Федерации — Сибирской части России и Дальнего Востока России — с реализацией международного транспортного коридора, связывающего Россию с Монголией и Китаем.

Ключевые слова: Экономическая безопасность; международный транспортный коридор; Россия, Сибирь, Дальний восток, Монголия, Китай.

Статья издана по результатам проведенной II Международной научно-практической конференции «Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе» в рамках Всемирной недели Предпринимательства, кафедра экономики предприятий и предпринимательской деятельности (ФГБОУ ВО Байкальский государственный университет, Иркутск, Российская Федерация, 20.11.2019 г.)

THE SOLUTIONS TO THE ECONOMIC PROBLEMS THROUGH INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Dambaeva Aryuna V.
student of the Department management, entrepreneurship and economic security
Irkutsk State Agrarian University of a name of A. A. Ezhevsky
Irkutsk, Russia

Lugovnina Victoria V.
senior lecturer of the Department management, entrepreneurship
and economic security

Abstract. This article presents the matters of the international transport corridors and their influence on the development of Siberian and Far Eastern regions of Russia. Perspectives of providing all types of security for eastern parts of Russia with the implementation of the international transport corridor connecting Russia with Mongolia and China

Keywords: Economic security, International Transport Corridors, Russia, Siberia, Far East, Mongolia, China

Введение. Эксперты ООН, за отсутствием единой комплексной формулировки, приняли следующее определение Международных транспортных коридоров (МТК):

- МТК (международный транспортный коридор) — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок [1].

- МТК — транспортно-экономические линии мультимодальных перевозок, концентрация материальных, финансовых, информационных потоков, основанные на Международных Конвенциях и Соглашениях [2]. Как правило, на этих линиях международного сотрудничества нескольких стран, обеспечивается ускоренная оборачиваемость товаров, денег, документов. На этих линиях страны-участницы разрабатывают особые документы, позволяющие в ускоренном режиме проводить таможенные процедуры, пограничные, фито-санитарные и другие контроли [3]. То есть на этих коридорах создаются особые, преференциальные режимы передвижения товарно-материальных, пассажирских, финансовых, документальных потоков.

Таким образом, МТК являются расширенными «кровеносными сосудами» международного сотрудничества, мировой экономики. В настоящее время, в условиях глобализации бизнеса, перемещения огромных масс людей, товаров, валютных средств, МТК имеют особое решающее значение. В этих коридорах обеспечивается высокое качество обслуживания, быстрый оборот капитала, устойчивость партнёрских связей.

Цель. Целью нашей статьи является рассмотрение основных тенденций развития транспортной инфраструктуры в Сибири и Дальнем Востоке на примере региональных проектов по развитию автомобильных и железных дорог в связи с выводом страны в число транзитных государств и созданием альтернативных мультимодальных коридоров по пути направления «Восток–Запад» (условного маршрута «Китай–Европа»), а также по меридиональному направлению «Север–Юг».

Методы исследования. Методы, применённые в данном исследовании, относятся к теоретическим, — дедукция, абстрагирование.

Полученные результаты. Развитие транспортных коридоров предполагает разработки правовых и теоретических основ для их функционирования и обеспечения конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг. Поэтому в Европе и России интеграционные процессы привели к необходимости разработки наднациональной транспортной политики и формирования единого транспортного пространства.

Необходимо отметить, что 2008 год был проведен как Год транспорта в СНГ, результатом чего стало подписание (в ряде случаев с оговорками и особыми мнениями сторон) ряда международных соглашений, определяющих общие направления развития транспортного пространства Содружества. Так, были одобрены «Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг на период до 2020 года», «Приоритетные направления сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период с 2020 г.». В октябре 2011 г. была утверждена «Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников СНГ до 2020 года» которое регулирует вопросы развития и использования участков МТК на основе гармонизации подсистем обеспечения МТК [4].

Транспортный коридор «Китай — Монголия — Россия» предусматривает более десяти проектов в области развития и модернизации инфраструктуры, таких как комплексная модернизация и развитие Центрального железнодорожного коридора (Улан-Удэ — Наушки — Сухэ-Батор — Улан-Батор — Замын-Удэ — Эрлянь — Уланчаб — Чжанцзякоу — Пекин — Тяньцзинь); использование в транзитных перевозках сети азиатских автодорог (Улан-Удэ — Кяхта/Алтанбулаг — Дархан — Улан-Батор — Сайншанд — Замын-Удэ/Эрлянь — Пекин — Тяньцзинь и Новосибирск — Барнаул — Горно-Алтайск — Ташанта/Улан-Байшинт — Ховд — Ярантай/Такешкен — Урумчи — Каши — Хонкираф); модернизация приграничных пунктов пропуска на территории трех стран, и другие проекты, охватывающие строительство новых железнодорожных и автомобильных маршрутов, развитие уже имеющихся и включение их в проекты Нового Шелкового пути [5, 6, 7].

China-Mongolia-Russia



Рис. 1. МТК Китай — Монголия — Россия.

Транспортные коридоры любой страны рассматриваются как способ интеграции в мировую транспортную систему и в мировое логистическое пространство [8]. В данное время, и России и Монголии приходится развивать проходящие по их территории транспортные коридоры в условиях жесткой конкурентной борьбы мировых держав за альтернативные трассы их прохождения.



Рис. 2. Маршруты, проложенные в обход России.

В результате реализации своих транспортных проектов Россия и Монголия смогут обеспечить транзит грузов из Китая и Азиатско-Тихоокеанского Региона в Европу, что позитивно скажется на экономическом развитии регионов России, через которые они будут проходить. Осуществление международных транспортировок через территории России и Монголии объединит многие субъекты на мировой арене: интеграционные объединения государств, транснациональные компании, бизнес-структуры, региональные органы власти, которым будет выгодно сотрудничать и с Россией, и с Монглией в транспортно-логистической сфере [3].

Подобное развитие событий способно благоприятно сказаться и на безопасности стран, которая на современном этапе определяется не только военным потенциалом, но и социально-экономическими показателями производства ВВП на душу населения, демографической ситуацией, ростом благосостояния населения и т.д. [9, 10, 11]

АТР (Азиатско-Тихоокеанский Регион), прежде всего Китай, рассматривают и Россию, и Монголию не только как партнеров в энергетической сфере, богатыми природными ресурсами, но и как политических партнеров, способных обеспечить транспортную, экономическую, экологическую и политическую безопасности

Экономика России в последнее десятилетие развивается низкими темпами: прирост ВВП ее составляет 3,5% в год. Для достижения общемировых среднегодовые темпы развития России должны составлять 6–8% ВВП в год. Но в России некоторые регионы развиваются ускоренными темпами, в то время как другие почти не развиваются. Значит, необходимо развитие отстающих регионов в два раза быстрее, чем среднегодовые темпы роста ВВП государства. Только в таком случае средний показатель ВВП по стране станет 6–7% ВВП в год.

Для обеспечения таких показателей необходимо обеспечить экономическое сотрудничество, как между регионами страны, так и с международными партнерами [12, 13, 14]. Отстающие регионы Сибири и Дальнего Востока имеют огромное политическое и экономико-логистическое значение и могли бы играть ключевую роль в этом процессе [15]. Темпы роста регионов можно обеспечить, прежде всего, через еще более быстрое развитие экономики регионов с помощью транспортно-логистических систем, связанных с зарубежными быстро развивающимися странами. Это МТК, связывающие Россию с Монголией и Китаем. В 2014 году развитие ВВП Монголии составило 18%, Китая — 12%. Это наивысшие достижения в мире.

Это значит, что для развития Восточных регионов России, для обеспечения всех видов безопасности необходимо развивать МТК «Китай-Монголия-Россия». И наоборот, отсутствие МТК «Китай-Монголия-Россия» ослабевает (обескровливает) развитие Восточных регионов и в целом Россию.

Вывод. Исторически основу транзитного потенциала России составляет, с одной стороны, близость к ЕС, с другой — соседство с азиатскими странами. Помимо укрепления политического партнерства со странами южных рубежей постсоветского пространства, необходимо понимать, что значение наличия источников финансирования для развития национальных транзитных систем этих стран — это чувствительный вопрос, который сейчас нельзя упускать из внимания соответствующим государственным структурам. И, несмотря на то, что последствия санкций и изменение внешнеэкономического курса негативно скажутся на российской экономике, вопросы развития региональных транспортно-логистических путей необходимо внести в список приоритетных.

Список использованной литературы

1. Внешнеэкономические связи постсоветских стран в контексте евразийской интеграции: Сборник / Отв. ред. Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин. М.: ИЭ РАН, 2014. — С.120–134.
2. Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербинин Ю.А. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Евразийский банк развития. Отраслевой обзор. 2009. Март. С. 9-44.
3. Dambaev V.D. “Transcontinental transports corridors”. Domestic Studies Conference of “The development of infrastructure and security in northeast Asia”. Ulaanbaatar. 27.05.2016 year.
4. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле до 2020 года.
5. Ardaev B.A., Dambaev V.D. “Development of International transport systems”. Transportation Studies Domestic Conference of “Issues in Transportation and Logistics Development”. Ulaanbaatar. 11.10.2014 year.
6. Быков С.С. Развитие Экономического пояса нового Шелкового пути через гармонизацию налоговой нагрузки на факторы производства в России и Китае: разработка методики сравнения / С. С. Быков, И. В. Гущина, И. Н. Медик // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 1. — С. 94–104.
7. Ковальчук Л. Б. Процессный подход как методологическая основа экономической интеграции Забайкальского края и сопредельных территорий КНР / Л. Б. Ковальчук, Я. А. Суходолов // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 2. — С. 292–299. — DOI:10.17150/2500-2759.2018.28(2).292-299.
8. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. — М.: Институт экономики РАН, 2014.
9. Карпачева Ж.В. Логистические аспекты в формировании товародвижения / Ж.В. Карпачева // Известия Байкальского государственного университета. — 2008. — № 5 (61) — С. 43-44.
10. Малецкая М.Б. Проблемы качества транспортного обслуживания транспортно-экспедиционных компаний — Логистика в условиях экономической турбулентности [электронный ресурс] материалы междунар.науч.-практ. конф./под науч. ред. В.С. Колодина. — Иркутск: Изд-во БГУ, 2017. (Статья) (2017г.,)
11. Силантьев А. В. Влияние переходного состояния российской экономики на транспортно-логистическую систему в условиях глобальных изменений / А. В. Силантьев // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2014. — № 5. С. 14. — URL : <http://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=19424>.
12. Новикова Н.Г. Логистический подход к управлению торговым ассортиментом и конкурентная стратегия розничной торговой организации / Н.Г. Новикова // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2011. — № 5. С. 40. — URL : <http://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=9709>.

