

УДК 339.94:656

СОВРЕМЕННАЯ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА ПРИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПОСТАВКАХ ГРУЗОВ (НА ПРИМЕРЕ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

Месяц М.А., Зайцев А.В.

*Кемеровский институт (филиал), Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
Кемерово, e-mail: smu-kirsute42@yandex.ru*

Настоящая статья посвящена исследованию особенностей и проблем, связанных с транспортировкой внешнеторговых грузов предприятиями Кемеровской области. В представленной работе исследована современная модель развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов с выявлением основных субъектов и протекающих в данной сфере процессов. Авторы дают краткую характеристику ряда крупнейших холдинговых компаний, через которые осуществляется выход кузбасских предприятий на международный рынок. Авторам удалось выявить основные преимущества сформировавшейся модели развития транспортного сектора Кузбасса, проблемы современного этапа и основные направления его развития в условиях меняющейся конъюнктуры мирового рынка сырья. Современная модель развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках товаров из Кемеровской области должна основываться на: 1) расширении практики реализации соглашений о государственно-частном партнерстве (ГЧП) по развитию транспортной инфраструктуры; 2) кластеризации в транспортной сфере.

Ключевые слова: транспорт, транспортный сектор, внешняя торговля, экспорт, импорт, морские порты, транспортные кластеры, транспортно-логистическая кластеризация, государственно-частное партнерство (ГЧП)

THE MODERN MODEL OF THE TRANSPORT SECTOR'S DEVELOPMENT IN THE FOREIGN TRADE SUPPLIES GOODS (ON THE EXAMPLE OF KEMEROVO REGION)

Mesyats M.A., Zaytsev A.V.

*Kemerovo Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics,
Kemerovo, e-mail: smu-kirsute42@yandex.ru*

This article «The modern model of the transport sector's development in the foreign trade supplies goods (on the example of Kemerovo region)» is devoted to research the characteristics and problems associated with the transport of foreign trade goods by companies of the Kemerovo region. In present paper the modern model of development of the transport sector in the foreign trade supplies goods is researched, the main participants and the processes, occurring in this area are identified. The authors give the brief description of the largest holding companies through which the Kuzbass enterprises go out on the international market. The authors identified the main advantages of the formed model of the Kuzbass transport sector development, the problems of the present stage and the main directions of its development in a changing market conditions of the world raw material market. Modern model of development of the transport sector in the foreign trade supplies goods from Kemerovo region should be based: 1) on the increase in the practice of implementation of public-private partnership agreements (PPP agreements) on the development of transport infrastructure; 2) on transport clusterization.

Keywords: transport, transport sector, external trade, export, import, seaports, transport clusters, transport and logistics clusterization, public-private partnership (PPP)

Развивающиеся процессы глобализации мирового хозяйства в конце XX – начале XXI вв., ускорение обменных процессов между субъектами мировой экономики, регионами планеты привели к возрастанию роли транспортных услуг, которые в настоящее время составляют примерно 2/3 мирового ВВП. Возрастает значение транспортных услуг как одного из определяющих сегментов мировой производственно-сбытовой кооперации, когда транспорт из инструмента, обслуживающего сферу торговли, начинает встраиваться в систему транснационального производства. Это, в свою очередь, позво-

ляет формировать эффективные механизмы инновационного развития национальной и региональной экономик [2]. Упомянутые процессы затрагивают экономику Кемеровской области, характеризующейся сырьевой направленностью экспорта и отличающейся географической удалённостью от границ, морских портов. Именно этим обусловлена потребность использования нескольких видов транспорта при организации процесса внешнеторговых грузоперевозок.

Цель исследования – оценить преимущества, недостатки и перспективы современной модели развития транспортного

сектора при внешнеторговых поставках грузов (на примере предприятий Кемеровской области).

Исследование базируется на официальных правовых источниках, статистических материалах ЮНКТАД, ЦБ РФ, Росстата, Кемеровостата, оперативных данных о деятельности предприятий – экспортеров Кемеровской области и предприятий-перевозчиков. При проведении исследования использовался метод анализа сложившейся модели развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов.

Кемеровская область (Кузбасс) является одним из крупнейших регионов-экспортеров сырья, географическое положение которого связано с гигантской протяженностью транспортных маршрутов внешнеторговых перевозок. В настоящее время экспортно-импортные операции предприятиями региона совершаются с 58 странами. В первом квартале 2016 г. внешнеторговый оборот Кемеровской области составил 432 млн долл., что соответствовало почти 1,5 млн т в физическом выражении. Это в 2,5 раза выше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [1]. Ключевыми партнерами Кемеровской области во внешнеэкономической деятельности в 2015 г. являлись Тайвань (Китай) – 10,7%, Республика Корея – 10,6%, Япония – 9,4%, Великобритания – 9%, Турция – 7,4%, Нидерланды – 6,9%, Украина – 6,5%, Китай – 5,9%, Германия – 3,9%, Латвия – 3,4%, Узбекистан – 2,3%, Польша – 2,1% и пр. [3]. Структура кузбасского экспорта представлена в основном топливно-энергетическими товарами (каменный уголь, кокс, нефтепродукты), металлами и изделиями из них (в основном полуфабрикаты, прутки из железа или нелегированной стали, ферросплавы, алюминий необработанный) и химической продукцией (поставляемой в страны дальнего зарубежья). Показатели 2015 г. свидетельствуют о снижении объемов экспорта в страны дальнего зарубе-

жья по сравнению с 2014 г. на 20–24%, в то время как экспорт в страны СНГ снизился незначительно, а поставки металла выросли на 42,3% [3]. Следует подчеркнуть, что 90% перевозок экспортных грузов Кузбасса осуществляется железнодорожным транспортом. Если обратиться к статистике, отражающей особенности развития мирового рынка транспортных услуг, то за последнее десятилетие можно проследить изменения в распределении их доли, как в общемировом объеме оказываемых услуг, так и в роли основных групп стран мировой экономики в оказании этих услуг (табл. 1).

Как видим, страны с переходной экономикой, к числу которых относится Российская Федерация, имеют четкую экспортную направленность транспортных операций. Данные платёжного баланса РФ наглядно демонстрируют значение транспортных услуг для российской экономики (табл. 2).

При этом имеет место превышение экспорта транспортных услуг над импортом именно в секторе морского и железнодорожного транспорта, используемых во внешнеторговых грузоперевозках Кузбасса. Ресурсная ориентация экспорта России, выраженная товарная монокультурность сочетается с высокой затратностью перевозок и высокой протяженностью транспортных путей. Особенностью российской транспортной структуры также является ее магистральный характер, в то время как большинство развитых стран имеют сетевую конфигурацию транспортной инфраструктуры – страны Западной Европы, даже США. Магистральная модель российской транспортной сети имеет ряд преимуществ, способствующих, при создании соответствующих условий, формированию крупнейшего евразийского транспортного потока, который, наряду с транзитными перевозками, способен взять на себя экспортную нагрузку регионов, расположенных на значительном удалении от границ Российской Федерации.

Таблица 1

Доля транспорта в общемировом объеме услуг в 2005–2014 гг. (%)

Страны	2005			2009			2014		
	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего	Экспорт	Импорт	Всего
Развивающиеся страны	25,2	35,1	60,3	22,4	32,5	54,9	20,8	33,1	53,9
Страны с переходной экономикой	35,3	17,4	52,7	32,3	19,9	52,2	34,2	16,6	50,8
Развитые страны	20,5	23,4	43,9	18,3	19,8	38,1	17,7	20,2	37,9
Все страны	21,9	26,5	48,4	19,7	23,9	43,6	19,0	25,0	44,0

Источники: составлено авторами на основе: <http://unctadstat.unctad.org>.

Таблица 2

Динамика российского экспорта и импорта транспортных услуг в 2006–2015 гг. (по данным платежного баланса РФ, млн долл.)

	2006	2009	2012	2015
Транспортные услуги, всего	3 608	3 021	2 718	5 166
в т.ч. грузовые перевозки	1 021	660	-1 643	269
Экспорт	4 735	5 125	6 545	5 633
Импорт	3 714	4 464	8 188	5 364
Морской транспорт	1 021	666	-119	1 619
в т.ч. грузовые перевозки	-209	-893	-2 276	-1 385
Экспорт	1 042	764	771	794
Импорт	1 250	1 656	3 047	2 179
Воздушный транспорт	439	-45	169	926
в т.ч. грузовые перевозки	-788	-718	-2 068	-792
Экспорт	1 093	1 454	1 841	1 555
Импорт	1 881	2 172	3 909	2 347
Прочие виды транспорта	2 100	2 356	2 544	2 422
в т.ч. грузовые перевозки	1 970	2 226	2 577	2 247
Экспорт	2 535	2 830	3 789	3 064
Импорт	565	604	1 212	817

И с т о ч н и к : составлено авторами на основе: <http://www.cbr.ru>.

В свою очередь, сфера транспорта России, рассматриваемая как естественная монополия, отражающая ресурсную ориентацию экспорта, высокую затратность перевозок из-за огромной протяженности транспортных маршрутов, выступает и как составляющая внешнеторговой деятельности, предоставляющая транспортные услуги как самостоятельные предметы внешнеторговых сделок. В условиях современного кризиса транспортные услуги России могут выступать в качестве серьезного экономического стимулятора в роли сегмента международной кооперации и специализации, но в то же время нельзя забывать, что транспорт является сектором национальной экономики и призван стимулировать экспортный потенциал регионов, способствуя его диверсификации.

В действующей сегодня в Кемеровской области модели развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов участвуют следующие субъекты: субъекты РФ (в лице Администрации Кемеровской области, администраций регионов, в которых расположены морские порты, задействованные в транспортных схемах); предприятия-перевозчики; логистические компании, компании-операторы смешанных (комбинированных, мультимодальных) перевозок; предприятия транспортной инфраструктуры; предприятия-экспортеры, холдинговые компании.

Выход кузбасских предприятий на международный рынок осуществляется в основном в составе крупных холдинговых компаний:

- Торговая компания «ЕвразХолдинг» (подразделение «Евраз Групп», международной вертикально-интегрированной металлургической и горнодобывающей компании с активами в Российской Федерации, Украине, США, Канаде, Чехии, Италии, Казахстане и ЮАР). Компания является крупнейшим российским поставщиком угольной продукции и продукции коксохимического производства.

- Акционерное общество «Сибирская угольная энергетическая компания» (АО «СУЭК») – крупнейшая российская угольная компания, которая поставляет примерно 27% экспорта российского угля. Доля СУЭК в мировом экспорте угля – 5%.

- Холдинговая компания «Сибирский деловой союз» – ее подразделение «СДС-Уголь» занимает третье место по объему добычи угля в России, СДС «Азот» поставляет все основные виды азотных удобрений в страны Юго-Восточной Азии, Латинской Америки, Европейского союза, страны СНГ.

- ООО «Холдинг Сибуглемет» – единственный в России независимый от металлургических компаний производитель коксующихся углей.

- ПАО «Мечел» – одна из ведущих мировых компаний в горнодобывающей и металлургической отраслях. В компанию входят

производственные предприятия в 11 регионах России, в том числе ПАО «Южный Кузбасс» – компания по добыче, переработке и обогащению коксующего и энергетического угля. Угольная и коксохимическая продукция на внешних рынках реализуется через компанию «Мечел Карбон» [4].

Как правило, крупные компании-экспортеры Кемеровской области заинтересованы в развитии транспортной инфраструктуры в соответствии с законодательством о государственно-частном партнерстве (ГЧП) [9]. Смысл ГЧП – в заключении и реализации соглашений, предусматривающих объединение ресурсов, распределение рисков между субъектом РФ и частным юридическим лицом, с целью привлечения инвестиций, а также обеспечения доступности в данном случае транспортных услуг и повышения их качества. Объекты железнодорожного транспорта, морские порты, задействованные при внешнеторговых грузоперевозках Кузбасса, согласно ст. 7 Федерального закона РФ от 13.07.2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», могут выступать объектами соглашения о ГЧП. Государственно-частное партнерство базируется на ряде принципов:

- 1) открытость и доступность информации о ГЧП;
- 2) обеспечение конкуренции;
- 3) отсутствие дискриминации сторон соглашения и равенство их перед законом;
- 4) добросовестное исполнение сторонами соглашения обязательств по соглашению;
- 5) справедливое распределение рисков и обязательств между сторонами соглашения;
- 6) свобода заключения соглашения [8].

Инвестиции, привлеченные на базе государственно-частного партнерства, являются существенной составной частью программы реконструкции и расширения БАМа и Транссиба, совершенствования железнодорожной инфраструктуры области.

Экспортные поставки Кузбасса встроены в работу международного транспортного коридора (МТК) «Восток – Запад», в основе которого лежит Транссибирская магистраль протяженностью более 10 тыс. км. В западном направлении Кузбасс связан с Германией, Польшей, Венгрией, Финляндией, Словакией, странами СНГ и Балтии, в восточном – грузы следуют на Монголию, Китай, Корею и другие азиатские государства. Особенностью и несомненным преимуществом транссибирского маршрута является рекордно низкое транзитное время. Дей-

ствует упрощенный порядок таможенного оформления грузов на границах, что сокращает простои на границах с 3–5 суток до нескольких часов [7]. В октябре 2012 г. Правительством Российской Федерации было принято решение о государственной поддержке развития участка «Междуреченск – Тайшет», который имеет стратегическое значение как главная транспортная артерия для пропуска экспортных грузопотоков Сибири в направлении Китая и стран Юго-Восточной Азии и входит в транспортный коридор «Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел», служа главной пропускной магистралью для экспорта кузбасского угля, идущего в направлении дальневосточных морских портов.

Насущным в настоящее время является вопрос о транспортно-логистической кластеризации, формировании кузбасского транспортно-логистического центра, транспортного кластера в структуре международных транспортных коридоров, что позволит минимизировать затраты, связанные с внешнеторговой грузоперевозкой, а значит, повысить рентабельность перевозочного процесса в целом.

Дальнейший путь на экспортные рынки осуществляется в том числе через морские порты Дальнего Востока. Это, в первую очередь торговый порт Посыет, который обеспечивает поставки угля в страны АТР. Посыет является удобным терминалом для вывоза угля предприятиями Группы «Мечел». В декабре 2015 г. порт начал перевалку угля и сторонних компаний, в том числе холдинговой компании «СДС-Уголь» [6]. В 2007 г. ОАО «Угольная компания “Кузбассразрезуголь”» взяла под контроль угольный комплекс порта Восточный, инвестором порта Находка выступает «Евраз» [5].

Проведенное исследование позволило выявить основные преимущества действующей модели развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов из Кемеровской области: сложившаяся структура транспортных поставок по отработанным схемам грузоперевозок; наличие достаточно крупных и экономически устойчивых компаний, осуществляющих экспортные грузоперевозки; возможность развития транспортной инфраструктуры (например, в портах) посредством инвестиций предприятий-экспортеров, холдинговых структур, в которые входят предприятия и содействия со стороны государства.

Однако наряду с этим в качестве недостатков данной модели выступают следующие: гигантская протяженность транспортных маршрутов внешнеторговых перевозок ввиду географической удаленности региона

от границ; низкая пропускная способность Транссибирского хода, необходимость реконструкции Транссиба и БАМа; высокий уровень расходов за счет величины транспортных тарифов (прежде всего, на железнодорожном транспорте); потребность в использовании смешанных перевозок, организация и осуществление которых требует огромных трудо- и временных затрат. Кроме того, необходимо учитывать формирование новых центров угледобычи, вывоз из которых пойдет именно к восточным портам, составляя серьезную конкуренцию Кузбассу, а также снижение мировых цен и ужесточение конкуренции на мировых рынках сырья.

С учетом тенденций последних десятилетий в современной модели развития транспортного сектора при внешнеторговых поставках грузов из Кемеровской области непременно должны найти отражение следующие процессы: расширение практики реализации соглашений о ГЧП в развитии объектов транспортной инфраструктуры (не только применительно к инвестированию средств в развитие портовой инфраструктуры, задействованной кузбасскими предприятиями при экспорте своей продукции, но и применительно к объектам инфраструктуры на железнодорожном и автотранспорте); кластеризация транспортного сектора, предусматривающая формирование и функционирование кузбасского транспортного кластера в рамках международных транспортных коридоров.

Список литературы

1. В 2016-м экспорт Кузбасса превысил 430 миллионов долларов // Сообщество настоящих кузбассовцев: сайт. – URL: <http://vybory42.ru/novosti-kuzbassa/v-2016-eksport-kuzbassa-prevyisil-430-millionov-dollarov.html> (дата обращения 23.05.16).
2. Гоосен Е.В., Никитенко С.М., Пахомова Е.О. Опыт реализации проектов ГЧП в России // ЭКО. – 2015. – № 2 (488). – С. 163–175.
3. Итоги внешнеторговой деятельности участников ВЭД 2015 г. // Внешние экономические связи Кемеровской области: сайт. – URL: <http://www.vedkuzbass.ru/index.php/mezhdunarodnoe-i-mezhregionalnoe-sotrudnichestvo/itogived> (дата обращения 20.05.16).
4. Мечел. Горная добыча. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.mechel.ru/sector/mining/> (дата обращения 25.05.16).

5. Морские порты России: динамика развития и инвестиции [Электронный ресурс]. – URL: http://провэд.рф/news/888-sea_port_in_russia.html (дата обращения 20.05.16).

6. «СДС-Уголь» идет в Азию через приморский Посет. [Электронный ресурс]. – URL: <http://primamedia.ru/news/economics/16.02.2016/490083/sds-ugol-idet-v-aziyu-cherez-primorskiy-poset.html> (дата обращения 23.05.16).

7. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (с изменениями на 1 июля 2015 года). Статья 14. // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: сайт. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901924> (дата обращения 20.05.16).

8. Федеральный закон РФ от 13.07.2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Система ГАРАНТ: сайт. – URL: http://base.garant.ru/71129190/1/#block_100#ixzz48B6hTYUu (дата обращения 23.05.16).

9. Формирование эффективных механизмов инновационного развития экономики региона / С.М. Никитенко и др. – Кемерово, 2009. Сер. Инновации. Предпринимательство. Инвестиции.

References

1. *V 2016-m jeksport Kuzbassa prevyisil 430 millionov dollarov* (In 2016 exports of Kuzbass exceeded \$ 430 million). Available at: <http://vybory42.ru/novosti-kuzbassa/v-2016-eksport-kuzbassa-prevyisil-430-millionov-dollarov.html> (accessed 23 May 2016).
2. Goosen E.V., Nikitenko S.M., Pahomova E.O. *Opyt realizacii projektov GChP v Rossii* (Experience in the implementation of PPP projects in Russia) *JeKO*. 2015. no. 2 (488). pp. 163–175.
3. *Itogi vneshnetorgovoj dejatelnosti uchastnikov VJeD 2015 g.* (The results of the foreign trade activity of participants of foreign trade in 2015). Available at: <http://www.vedkuzbass.ru/index.php/mezhdunarodnoe-i-mezhregionalnoe-sotrudnichestvo/itogived> (accessed 20 May 2016).
4. *Mechel. Gornaja dobycha* (Mechel. Mining). Available at: <http://www.mechel.ru/sector/mining/> (accessed 25 May 2016).
5. *Morskie porty Rossii: dinamika razvitiya i investicii* (Sea ports of Russia: the dynamics of development and investment). Available at: http://провэд.рф/news/888-sea_port_in_russia.html (accessed 20 May 2016).
6. «SDS-Ugol» idet v Aziju cherez primorskij Poset («SDS-Ugol» goes to Asia via the seaside Posiet). Available at: <http://primamedia.ru/news/economics/16.02.2016/490083/sds-ugol-idet-v-aziyu-cherez-primorskiy-poset.html> (accessed 23 May 2016).
7. *Soglasenie o mezhdunarodnom zheleznodorozhnom gruzovom soobshhenii (SMGS)* (Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS)). Available at: <http://docs.cntd.ru/document/1901924> (accessed 20 May 2016).
8. *Federalnyj zakon RF ot 13.07.2015 g. no. 224-FZ* (The Federal Law of 13.07.2015, no. 224-FZ) Available at: http://base.garant.ru/71129190/1/#block_100#ixzz48B6hTYUu (accessed 23 May 2016).
9. Nikitenko S.M. *Formirovanie jeffektivnyh mehanizmov innovacionnogo razvitiya jekonomiki regiona* (Formation of effective mechanisms for innovative development of regional economy). Kemerovo, 2009.