
НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНАХ В УСЛОВИЯХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА РОССИИ, БЕЛОРУССИИ И КАЗАХСТАНА¹

Никитина Мария Юрьевна,

ассистент кафедры финансов и кредита Белгородского государственного национального исследовательского университета;
nikitina@bsu.edu.ru

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. Создание таможенно-логистических центров в приграничных регионах особо актуально в условиях Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.

Ключевые слова: экономика, Таможенный союз, транспортная инфраструктура, лизинг.

После десяти лет непрерывного экономического роста и повышения благосостояния людей Россия столкнулась с серьезнейшими экономическими вызовами. Глобальные экономические кризисы приводят во всех странах мира к падению производства, росту безработицы, снижению доходов населения.

Основная проблема российской экономики – до сих пор очень высокая зависимость от экспорта природных ресурсов. В последние годы государство сделало многое в плане развития отраслей перерабатывающей промышленности, услуг, транспорта, но ключевую роль в экономике все еще играет нефтегазовый экспорт, экспорт иного сырья, металлов. В результате в период кризисов практически на все товары российского сырьевого экспорта снижаются не только цены, но и спрос.

Вторая проблема – недостаточная конкурентоспособность несырьевых секторов экономики. Когда начались проблемы в сырьевых секторах в 2008 году, не нашлось отраслей, способных «поддержать» экономику. Более того, проблемы от сырьевых отраслей начали распространяться на смеж-

¹ 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».

ные. Результат – значительное падение промышленного производства, рост числа безработных, снижение заработных плат и ряд других негативных последствий. Особенно это заметно в тех городах и регионах, в которых находятся крупные сырьевые предприятия, и которые в условиях постоянного роста цен на сырье были весьма обеспеченными.

Третья проблема – недостаточная развитость финансового сектора, банков. Многие российские предприятия, особенно быстро развивавшиеся в последние годы, выходявшие на внешние рынки, не могли рассчитывать на финансирование внутри страны. Кредиты российской банковской системы были дороже, сроки кредитования – меньше. Компании вынуждены были занимать за рубежом. В кризис зарубежные рынки капитала стали для предприятий недоступными.

Национальная экономика в последние годы развивалась во многом за счет внешних источников – высоких цен на сырье, «дешевых» кредитов иностранных банков, теперь России для выхода из кризисов и обеспечения долгосрочного устойчивого развития необходимо найти внутренние источники роста.

В кризисных условиях объективно возрастает роль государства в экономической жизни страны. Правительство с максимальной ответственностью подходит ко всем своим действиям с тем, чтобы не создавать в экономике неправильных стимулов, искажения мотивации предприятий и населения, подрывающих долгосрочные перспективы развития. Приоритет опоры в развитии экономики на частную инициативу обеспечен и в кризисных условиях.

Необходима корректировка политики, ориентированная на формирование нового промышленного потенциала, модернизацию, инновации, повышение качества человеческого капитала.

В ноябре 2009 года президенты России, Белоруссии и Казахстана утвердили Единый таможенный тариф и Таможенный кодекс трёх стран, положив, таким образом, начало функционированию Таможенного союза.

Принципиально новые возможности, которые дает Таможенный союз, заключаются в том, что страны, участники получают возможность реализовать очень крупные, до сих пор не достижимые по масштабам международной значимости транзитные проекты. Впервые на просторах Евразии образовалось единое таможенное пространство с одним таможенным оформлением, протянувшееся через 11 часовых поясов. Это пространство является естественным сухопутным мостом между двумя гигантскими центрами силы – между пятисотмиллионной сверхдержавой – Евросоюзом и полуторамиллиардным Китаем, являющимся мировой фабрикой.

Страны нового Таможенного союза также представляют собой очень крупный рынок, в котором участвует около 170 млн человек и примерно \$2 трлн капитала. Очевидно, что такое огромное экономическое пространство представляет собой особый интерес для инвесторов международного масштаба. Помимо этого, участники союза получают возможность создать «мост» меж-

ду ЕС и Китаем. По оценкам специалистов, оборот торговли Восток–Запад к 2012 – 2015 гг. достигнет уровня в \$1 трлн. В настоящее время небольшая часть этого транзита проходит через Транссибирскую магистраль.

Необходимо создавать крупные логистические центры и предприятия с новой добавленной стоимостью. Фактически, некий гигантский «фордовский» конвейер должен протянуться от Китая до Европы через территорию российских приграничных регионов. Такой конвейер, основанный на использовании новейших технологий, будет способствовать совершению очень важного модернизационного скачка.

Насколько благоприятны подобные перспективы для Белгородской области и что конкретно может измениться для нее в новых условиях Таможенного союза? На первый взгляд может показаться, что все эти нововведения нашего региона не касаются, ведь в настоящее время не наблюдается чрезмерного ажиотажа около государственного рубежа, проходящего по региону. А территорией, граничащей с европейскими границами в союзе, по-прежнему остается Белоруссия, такое мнение следует признать глубоко ошибочным. Дело в том, что уже сейчас места растаможивания и затомаживания 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. Именно поэтому сейчас 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 можно 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 всемерной 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 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.

Именно лизинг исключительным образом соответствует модернизационному духу антикризисной программы. В доказательство такой критической значимости лизинга можно привести следующие аргументы. В период возрастающих потребностей в доступном способе финансирования инновационных проектов только лизинг оптимально сочетает в себе все необходимые элементы требуемого финансового инструмента, а именно:

– *целевую направленность*, поскольку используется только для увеличения основного капитала, а точнее, только наиболее активной части средств производства;

– *гибкость и полноту*, поскольку дает возможность привлечения всех возможных источников финансирования;

– *экономическую безопасность и эффективность*, поскольку предмет лизинга находится в собственности лизинговой компании и в любой момент в случае нарушения договора может быть передан в пользование другому, более эффективному предпринимателю.

Основываясь на заключениях в отношении необходимости развития логистического комплекса как новой «точки роста» региональной экономики возможно создание новой лизинговой компании, специализирующейся на лизинге коммерческого автотранспорта, поскольку транспортные средства представляют собой главную производительную силу, на которой будет построено все дальнейшее развитие нового Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.

Кроме того, одним из направлений перехода к инновационному социально ориентированному типу экономического развития концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. является формирование конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала российской экономики.

В транспортном комплексе Правительство предпринимает меры по стимулированию спроса на услуги, обеспечению доступности финансирования, стимулированию технического перевооружения и приобретения современных транспортных средств.

При создании новой региональной лизинговой компании следует говорить о необходимости поддержки этого проекта региональной властью как в организационном, так и в финансовом плане.

Общество ждет от бизнеса создания новых производств и новых рабочих мест, роста эффективности, стабильного поступления налогов для исполнения государством социальных обязательств. Но в период кризиса наиболее решительными мерами должны быть именно административные решения, только значимая власть способна поддержать прогресс своего общества и возродить источник качественно новых преобразований, качественно нового уровня жизни.

Список источников

1. О финансовой аренде (лизинге) [электронный ресурс]: Федеральный закон от 29.10.1998 г. № 164, в ред. от 08.05.2010 г. – URL: <http://consultant.ru>.
2. Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений [электронный ресурс]: Федеральный закон от 25.02.1999 г. № 39, в ред. от 12.12.2011 г. – URL: <http://consultant.ru>.
3. Основные направления антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год [электронный ресурс]. – URL: <http://government.ru>.
4. Параметры социально-экономического развития РФ в 2011-2013 гг. [электронный ресурс]. – URL: <http://protown.ru>.
5. Прогноз социально-экономического развития РФ на 2012 год и плановый период 2013-2014 гг. [электронный ресурс]. – URL: <http://economy.gov.ru>.
6. Программа антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год [электронный ресурс]. – URL: <http://kreml.org>.
7. Газман, В.Д. Российский лизинг-2011: результаты исследования профессора Высшей школы экономики В.Д. Газмана [электронный ресурс]. – URL: <http://finance.siemtns.ru>.
8. Нефедова, С.А. Лизинг грузового автотранспорта [электронный ресурс]. – URL: <http://all-leasing.ru>.
9. Солозобов Ю. Таможенный союз даёт России возможность создать в Евразии новый центр силы [электронный ресурс] // ИА REGNUM. – URL: <http://regnum.ru>.

NEED FOR DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN CROSS-BORDER REGIONS IN CONDITIONS OF THE CUSTOMS UNION OF RUSSIA, BELARUS AND KAZAKHSTAN

Nikitina Maria Yurievna,

Teaching assistant of Finance and credit of the National Research University Belgorod State University; nikitina@bsu.edu.ru

For many years the transport infrastructure developed without due coordination between separate means of transport and development of productive forces that conducted to a real loss from implementation of the untimely, poorly coordinated among themselves and inefficient projects. Creation of the customs and logistic centers in cross-border regions is especially actual in the conditions of the Customs union of Russia, Belarus and Kazakhstan.

Keyword: Economy, Customs union, transport infrastructure, leasing.