

## **ЕВРАЗИЙСКАЯ ДИАГОНАЛЬ – РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

В статье представлены проблемы и перспективы развития г. Екатеринбурга и Свердловской области как естественного транзитного моста между Европой и Азией в транспортно-торговом обеспечении постиндустриальной хозяйственной системы. Формирование системы внешних коммуникаций, развитие города как логистического центра, создание протяженной логистической структуры Второго Паневропейского транспортного коридора открывает для города, области и всего региона новые экономические и социальные перспективы в кратчайшие сроки.

В настоящее время учеными – экономистами и практиками активно обсуждается проблема вступления России в ВТО как признанного курса интеграции страны в мировую экономику. Вступление России в ВТО окажет воздействие на состояние предприятий и неизбежно приведет к значительным изменениям как российской экономики в целом, так и экономики отдельных регионов и отраслей. Как отмечают специалисты Института экономики УрО РАН, влиянию нового торгового режима будут подвержены не только экспортирующие отрасли, но и секторы, ориентированные на внутренний рынок, так как подписание торговых соглашений в рамках ВТО предполагает не только облегченный доступ на зарубежные рынки, но и предоставление аналогичных льгот иностранным производителям на внутреннем рынке. Кроме того, кардинально меняется роль инфраструктуры, в том числе транспортно-логистической, которая призвана обслуживать внешние и внутренние перевозки товаров и пассажиров в новых экономических условиях. Особое место в этом процессе занимает транспортная отрасль, которая в новых интеграционных условиях должна, очевидно, рассматриваться как приоритетная, поскольку ее опережающее развитие и стабильное функционирование являются необходимым условием общего экономического роста в условиях нового формата рынка.

Современная все более глобализирующаяся экономика предъявляет новые требования к опережающему развитию конкурентоспособности национальных и территориальных производственных и транспортных систем. Рыночная экономика – это экономика обмена, построенная на принципах абсолютных и сравнительных преимуществ, и в рамках рыночного подхода экономический рост логично рассматривается как результат расширения границ обмена, расширения кооперации и взаимодействия между людьми. Значение транспортной системы состоит в организации и обеспечении акций обмена – мобильности ресурсов, подвижности населения, перемещения товаров, то есть современная рыночная ситуация диктует необходимость применения логистического подхода.

Лидирующее положение в обеспечении конкурентоспособности предприятий и организаций Уральского региона в мировой экономике XXI столетия будет принадлежать транспортно-торговому обеспечению постиндустриальной хозяйственной системы при ведущей роли информационной инфраструктуры. Информатизация взаимодействия бизнес-систем также является фактором использования логистического подхода.

Логистический подход означает оптимальное управление экономическими потоками и запасами в сложных организационно-технических и социально-экономических системах для достижения общесистемных целей с наименьшими затратами. К числу

таких потоков относятся: товарно-материальные, финансовые, трудовые, информационные. Повышение качества информационно-коммуникационных услуг принципиально изменил и характер транспортной услуги, которая стала более мобильной и позволяет минимизировать затраты на данный вид услуг за счет возможностей оперативного управления цепью поставок. Согласно одному из многих определений, логистика – это некоторая производственная инфраструктура экономики, основанная на четком взаимодействии спроса, снабжения производства, транспорта и распределения продукции. Прикладное значение логистики многие специалисты видят в организации и реализации оптимального коммуникационного процесса между участниками товарного обмена на основе интеграции материальных, транспортных, финансовых и информационных потоков.

Важное географическое положение Свердловской области и г. Екатеринбурга как естественного транзитного моста между Европой и Азией ставит перед транспортно-производственно-торговым комплексом региона на современном этапе новые задачи. Одна из главных задач — интеграция транспортно-логистической инфраструктуры Свердловской области в систему евроазиатских сообщений. Логистика, связывая целую группу предприятий на основе единства материальных, транспортных, финансовых и информационных потоков, создает одновременно условия и единое пространство обеспечения конкурентоспособности. Это увеличивает возможность для региональных хозяйствующих субъектов выхода на мировой рынок товаров и услуг, создает условия для мобильного вступления в ВТО. Исходя из этого, проблемами первостепенной важности, которые требуют решения как на федеральном, так и на межрегиональном и региональном уровнях, являются следующие.

1. Модернизация транспортно-логистической системы города Екатеринбурга как центра Уральского региона на транзитном направлении Европа-Азия.

2. Регулирование смешанных (с использованием разных видов транспорта) перевозок с учетом мировых стандартов качества доставки грузов на базе формирования логистического центра в г. Екатеринбурге.

Развитие Екатеринбурга как логистического центра, формирование протяженной логистической структуры Второго Паневропейского транспортного коридора (Западная Европа – Юго-Восточная Азия) открывает для региона новые перспективы реализации эффективной системы внешних коммуникаций в кратчайшие сроки. Геополитическое положение г. Екатеринбурга и Свердловской области ставит перед транспортным, торговым и производственным комплексом региона задачу формирования Евразийской диагонали с целью интеграции транспортно-логистической инфраструктуры региона в систему евроазиатских сообщений.

Анализ специфики транспортно-торговых потоков в международных сообщениях позволяет сделать вывод о том, что в последнее десятилетие XX – начале XXI века кардинально изменилась структура перевозимых грузов. В стоимостном выражении стала лидировать дорогостоящая высокотехнологичная продукция. Как правило, она невелика по своим физическим параметрам (габаритам) и весу. Это привело, во-первых, к снижению доли транспортных расходов в стоимости единицы продукции. Во-вторых, изменилась роль отдельных видов транспорта в международных перевозках. Особую роль стал приобретать такой дорогостоящий вид транспорта, как авиационный, ведь только он, очевидно, может удовлетворить требованию минимизации времени поставки, а в некоторых случаях, сохранности и надежности грузов.

Актуальным стало применение новых организационных технологий транспортировки международных грузоперевозок – мультимодальные и интермодальные перевозки. Мультимодальные перевозки предполагают применение различных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного – для обеспечения перевозки «от двери до двери». Интермодальная перевозка предполагает перемещение партий груза в одной транспортной единице – контейнере с применением различных видов транспорта. Отмечается рост доли контейнерных перевозок, которые призваны удовлетворять такие требования к транспортно-логистическому обслуживанию, как партионность, сохранность, адресность.

В настоящее время невозможно предложить эффективные сквозные мультимодальные и интермодальные услуги из-за недостаточной степени интеграции, сотрудничества и координации. Текущее состояние дел характеризуется:

- длительными и непредсказуемыми сроками поставки;
- неэффективностью функционирования мультимодальных терминалов, включая дублирование действий в двух смежных терминалах, обслуживающих контейнеры различных размеров;
- неэффективное использование ресурсов, в особенности непосредственно контейнеров, которые часто остаются порожними в течение длительных периодов перегона, а также значительная величина холостого хода;
- отсутствие эффективных информационных систем, способных облегчить эффективную координацию ресурсов;
- недостаток основных обеспечивающих служб для контейнерной транспортировки, типа складирования, средств загрузки и обслуживания контейнеров, ремонтных мастерских, подходящего оборудования и соответствующих дорожных транспортных средств для перевозки контейнеров, доконтейнерной и последующей перевозки грузов;
- отсутствие эффективной цены мультимодальных и интермодальных услуг. Причиной этого чаще всего является нежелание разнотехнологичных компаний сотрудничать, открывать друг другу информацию о своей деятельности, делить ответственность за перевозку. Логистические принципы взаимоотношений предполагают проявление доверия к партнеру и желание поделиться прибылью, желание работать на общий экономический результат.

Эффективная цена призвана не только сделать эффективным рынок транспортных услуг и обеспечить развитие его потенциала, но также и обеспечить конкурентоспособность региональной экономики в целом.

Очевидно, следует уделить особое внимание развитию комбинированных перевозок, имеющих преимущества с точки зрения экологии, сохранности и времени транспортировки и способных выдержать конкуренцию с другими видами транспорта. Начало таким перевозкам положило регулярное курсирование на направлении Берлин – Москва прямого контейнерного поезда «Восточный ветер». В настоящее время регулярно курсируют специальные контейнерные поезда на направлениях Санкт-Петербург – Москва, Находка – Лужайка, Новороссийск – Москва, Москва – Екатеринбург, Москва – Иркутск. В связи с этим придается большое значение взаимодействию европейских транспортных коридоров с Транссибирской магистралью.

Существующие технические и технологические возможности Транссибирской магистрали, на которой стоит Екатеринбург, позволяют уже сегодня обеспечить надежную транспортную связь между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Железнодорожный транспорт, как наиболее экологичный, может стать основой для развития мультимодальных перевозок в Уральском регионе. Железные дороги России – это хорошо развитая транспортная система протяженностью более 80 тыс. км, из которых порядка 40 тыс. км электрифицировано и столько же составляют двухпутные линии. Грузооборот Российских железных дорог составляет более триллиона тонно-километров, пассажирооборот – более 150 миллиардов пассажиро-километров.

Контейнерные перевозки уже сейчас играют существенную роль в торговле Уральского региона как в обеспечении внутрисистемных, так и международных перевозок. Но они не имеют дальнейшей перспективы развития и расширения, если проблемы, упомянутые выше, не будут учтены и проработаны. Коммерческие операторы уже указывали, что развитие транспортных услуг с Уральским регионом, включая предложение о расширении обслуживания контейнерным поездом «Восточный ветер», который сейчас курсирует по маршруту Берлин – Москва, до Екатеринбурга. Такое предложение не расценивается как эффективное в нынешней ситуации и вряд ли будет реализовано, пока не будет обеспечена эффективная, экономичная и надежная система для доконтей-

нерной и последующей перевозки контейнерных грузов в регионе.

О мультимодальных пассажирских перевозках говорят меньше, чем о грузоперевозках, хотя актуальность их уже стала очевидной. Это связано с тем, что бизнес, развиваясь, осваивает все новые географические сегменты. И не все географические точки связаны прямыми путями, обслуживаемыми одним видом транспорта. Например, из Нижнего Тагила до Гренобля можно добраться следующим образом: от Нижнего Тагила до Екатеринбурга автотранспортом, из Екатеринбурга до Франкфурта-на-Майне и из Франкфурта (Германия) до Лиона (Франция) авиатранспортом, и далее от Лиона до Гренобля - снова автотранспортом. Здесь основным критерием перевозки становится минимизация затрат времени для пассажира и удобство стыковки транспорта. В Европе достижение точки назначения может обеспечиваться маршрутом, предполагающим стыковку разных маршрутов одного вида транспорта (в основном железнодорожного) с зазором по времени от 5 до 15 минут, а также использованием разных видов транспорта с продажей сквозного билета. По оценкам экспертов, перевозочные мощности в этом случае должны предоставляться с избытком, то есть транспорт идет по расписанию, не взирая на неполную загрузку салона и стремясь удовлетворить основную характеристику транспортного обслуживания пассажиров – минимизацию времени ожидания и поездки из пункта выбытия в пункт назначения.

Кроме рассмотренных технологических проблем организации внешнеэкономических перевозок в русле Евразийской диагонали, следует обозначить организационные проблемы, главными из которых являются проблемы взаимодействия организаций, представляющих разные виды транспорта для перемещения пассажиров или грузов, и организаций, обслуживающих транспортно-технологический процесс.

Целесообразным представляется применение сетевой формы организации комплексного транспортно-технологического процесса, для которой характерно общее повышение гибкости механизмов регулирования. Постиндустриальный мир благодаря внедрению новейших информационно-коммуникационных технологий позволяет ради-

кально повысить взаимодействие между различными контрагентами и стимулирует развитие сетевых форм межфирменной кооперации. Особенно это актуально для транспортно-технологических систем, поскольку речь идет о согласовании работы транспорта, задача которого – перемещение груза и пассажиров на дальние расстояния. Сети позволяют снижать трансакционные издержки, связанные с поиском информации, нахождением партнеров, снижением рисков.

Основным фактором развития сетевых форм организации признается способность сети снижать уровень неопределенности внешней среды, возможность объединения ключевых компетенций и обслуживающих фирм в рамках реализации общей стратегии.

В настоящее время активно складываются различные формы сетевой организации бизнеса. Среди наиболее распространенных вариантов сетевых форм можно выделить:

- стратегические альянсы между крупнейшими корпорациями, создаваемые для усиления конкурентных позиций участников сети в глобальной экономике;
- сети, объединяющие фирмы, каждая из которых вносит определенный вклад в возрастание добавленной стоимости в определенных звеньях «цепочки ценностей» (операционная кооперация, «аутсорсинг»);
- фрайчанзинговые сети, состоящие из крупной компании и группирующихся вокруг нее множества фирм, использующих узнаваемую потребителями торговую марку головной компании, ее технологический, сервисный и инновационный потенциал.

Принцип мультимодальности и интермодальности транспортно-технологических систем диктует необходимость создания сетей. Оценивая форму организации системы транспортно-технологического обслуживания внешнеэкономической логистической деятельности, можно констатировать, что для нее актуален вариант сети в рамках операционной кооперации, расширения «цепочки ценностей» – для клиента важен не только конкретный товар, но зачастую его своевременная и качественная доставка.

Можно сказать о следующих признаках качества логистического обслуживания международных перевозках:

- ориентация на достижение общих стратегических результатов;
- добровольный характер участия;
- способность участника сети внести определенный вклад в увеличение выгоды других участников сети;
- возможность использовать определенные ресурсы одних участников сети другими.

Сети могут принимать различные структурные конфигурации:

1) *симметричные сети*. В данной структуре отсутствует ярко выраженный центр влияния и принятия решений, все участники имеют одинаковый статус;

2) *центрированные сети*. Большинство участников сети объединяются вокруг доминирующей фирмы, которая может быть производственным предприятием, поставщиком или дистрибьютором;

3) *кластерные сети*. Здесь могут выделяться несколько компаний, которые по отношению к другим участникам сети выступают в качестве координатора, контролирующего коммуникационные связи внутри сети.

Логистические сети, безусловно, являются кластерными, поскольку ответственность за перевозку разными видами транспорта и координацию иных организаций, входящих в логистическую цепочку (таможенных терминалов, стивидоров, др.), берет на себя одна из компаний.

Оценивая потенциал развития г. Екатеринбурга и Свердловской области в системе международных связей, можно отметить следующее. Спецификой транспортной инфраструктуры Свердловской области является то, что Екатеринбург стоит на Транссибе, по территории Свердловской области проходят Федеральные автомобильные трассы, имеется аэропорт федерального значения. В Екатеринбурге имеются таможенные терминалы. Аэропорт Кольцово в перспективе планируется сделать хабом – аэропортом, аккумулирующим региональные транспортные потоки.

Целесообразно поставить следующие задачи в развитии города и области как логистического центра региона.

1. Изучение роли иностранных партнеров, заинтересованных в транспортной инфраструктуре, работающих на территории Свердловской области и Уральского региона.

2. Перспективный анализ развития коммуникаций г. Екатеринбурга и Свердловской области в системе международных связей (возможности имеющихся транспортных коммуникаций).

3. Анализ информационной инфраструктуры (возможности доступа к информации с точки зрения участников логистического процесса).

4. Анализ и оценка технологических и информационных стыковок с аналогичными системами европейских и азиатских стран.

5. Анализ правового режима коридоров с точки зрения обеспечения максимальной доступности транспортных услуг, конкуренции операторов в рамках существующих законов, применение современных регламентов и международных стандартов.

6. Анализ экологической перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории Свердловской области.

Предполагаемые эффекты развития Евразийской диагонали для Свердловской области в долгосрочной перспективе состоят в следующем.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Уральского региона сулит значительный экономический и социальный эффект. Его проявления и компоненты многообразны. Можно выделить два крупных направления проявления потенциальных положительных результатов:

*во-первых*, для г. Екатеринбурга и Свердловской области (властных структур и граждан);

*во-вторых*, для потребителей транспортно-логистических услуг (российских и зарубежных партнеров).

Экономический интерес региона состоит в повышении экономической активности бизнес-структур (производственных, торговых, инфраструктурных), увеличении объемов производства, и на этой основе – увеличении поступлений финансовых средств в бюджет. В экономику вольются новые инвестиции, в том числе и иностранные, которые позволят осуществить реконструкцию и в

необходимых случаях строительство инфраструктурных объектов, исходя из современных технологических требований. Социальный эффект проявится в увеличении числа рабочих мест на предприятиях и в организациях региона, повышении технологической культуры производства на логистических транспортно-складских операциях.

К основным факторам экономической выгоды от совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры для предприятий-потребителей этих услуг различных отраслей, участвующих в отправлении, перевозке, хранении материалов и их производственном потреблении, следует отнести:

- сокращение общих сроков доставки грузов;
- уменьшение партий доставляемого груза;
- лучшие возможности для сопряжения работы различных видов транспорта, возможность эффективно осуществлять смешанные перевозки с их участием.

В целом это - минимизация логистических затрат.

Необходимо изучать и оценивать как прямое воздействие «производство-транспорт», так и обратное его влияние на производство и социальную сферу. Данным аспектом проблемы подробно занимаются ученые Уральского государственного университета, в частности, А.В. Степанов. По его мнению, социальный эффект создания и развития Евроазиатской диагонали проявится в увеличении числа рабочих мест на предприятиях, обслуживающих транспортную систему региона, предприятиях родственных и обслуживающих отраслей; предприятиях и организациях региона, производящих и потребляющих перевозимую продукцию, сервисных предприятиях (например, торговых, выставочных центрах); повышении техноло-

гической культуры производства на логистических транспортно-складских операциях, повышении спроса на качественное использование высокообразованной части населения, повышении значимости организации профессиональной подготовки в провинции, росте дохода населения, повышении общего уровня культуры.

Итак, в преддверии вступления в ВТО Екатеринбург и Свердловская область, развивая идеологию создания Евразийской транспортной диагонали, должна поставить перед собой следующие задачи.

1. Представление стратегического видения перспективы развития Екатеринбурга и Свердловской области как элемента логистической инфраструктуры транспортного коридора Западная Европа - Юго-Восточная Азия.

2. Экспертная оценка политических, экономико-социальных и культурных последствий участия территории Уральского региона в развитии международных транспортных коридоров и логистики.

3. Разработка перспективной модели развития Екатеринбурга и Свердловской области как транспортно-логистического центра.

4. Определение необходимости в иностранных инвестициях в развитие объектов транспортной инфраструктуры на территории Уральского региона.

Следует признать, что глобальная экономика сменяет прежнюю мировую экономику, основанную на самодостаточности национальных культур и устойчивости специфических хозяйственных укладов, появляется новая структура и форма организации мировой экономики. Роль Уральского региона в реализации Проекта евразийской диагонали, значение транспортно-логистической поддержки международной кооперации обеспечит разнообразие мирохозяйственных связей, усиление экономической взаимозависимости государств.