

**Е. А. БОРЯБИНА**

(г. Гомель, Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины)

Науч. рук. **И. В. Бабына,**

канд. экон. наук, доц.

### **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЛЕСОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА СТРАН-ЧЛЕНОВ ЕАЭС**

Одним из конкурентных преимуществ Республики Беларусь является высокий уровень лесистости и возможность использования лесных ресурсов и продуктов их переработки в развитии экспортного потенциала страны. Функционирование ЕАЭС, предусматривающее свободное перемещение товаров между странами-членами, создает предпосылки для реализации данных возможностей. Однако их эффективность будет зависеть как от применяемых технологий переработки древесины, так и обеспеченности стран транспортной инфраструктурой.

Транспортная инфраструктура – важнейшая составляющая хозяйственного освоения территорий, богатых ресурсами. Чем выше плотность железных и автомобильных дорог общего пользования, чем лучше развита сеть водных путей, тем короче расстояние вывозки по лесовозным дорогам, тем эффективнее используются ресурсы, тем выше их доходность. Опыт свидетельствует, что предельное расстояние вывозки по лесовозным дорогам составляет 30–50 км, свыше этих расстояний ресурсы становятся экономически недоступными.

Для реализации экспортных возможностей необходима развитая транспортная сеть, перевозка товаров должна всегда быть обеспечена либо морским, либо автомобильным, либо железнодорожным транспортом. При этом развитие самого транспорта требует развития возможностей для «хождения» этого транспорта: железнодорожный – сети железных дорог, воздушный – аэропортов, автомобильный – сети автомобильных дорог и т.д. Чем более развита данная структура, тем возможны большие объемы внешней торговли, тем ниже затраты, а следовательно, и цена товара. И в этом случае даже более высокая пошлина приведет к большей конкурентоспособности,

а, соответственно, беспошлинная торговля будет способствовать снижению цен и увеличению дохода с оборота [1, с. 63].

Поэтому для стран-членов ЕАЭС одной из главных задач, является обеспечение и развитие транспортной составляющей, как основы основ развития внешней торговли и эффективного использования природно-ресурсного потенциала.

По длине железнодорожных путей ЕАЭС занимает 2-е место в мире с показателем 106,6 тыс. км. По протяженности автомобильных дорог ЕАЭС занимает 7-е место в мире – 1 124,8 тыс. км. [2, с. 140].

Развитие транспортной инфраструктуры лесопромышленного комплекса Республики Беларусь обеспечивается рядом мероприятий, заложенных в Программе строительства лесохозяйственных дорог в лесах Республики Беларусь в 2011-2015 годах, а также «Программой транспортного освоения лесного фонда и строительства лесохозяйственных дорог в лесах Республики Беларусь на период до 2015 года» и др.

Россия, имея огромный потенциал для освоения лесных ресурсов, занимает лишь второе место по деревообрабатывающей промышленности среди стран ЕАЭС и в разы отстаёт от развитых лесопромышленных стран по уровню переработки древесины. Одна из основных проблем, сдерживающих развитие лесопромышленного комплекса России, – очень низкая обеспеченность транспортной инфраструктурой. Слабо развитая дорожно-транспортная инфраструктура лесопользования ограничивает возможности более полного освоения эксплуатационных лесов и снижает экономическую доступность лесных древесных ресурсов. Многолесные районы, как правило, отличаются низкой плотностью населения и, соответственно, не имеют развитой транспортной инфраструктуры (железных, автомобильных дорог). Но без такой инфраструктуры невозможно эффективно осваивать лесные ресурсы. Строительство дорог исключительно для целей лесного хозяйства (рубок ухода, выборочных рубок и пр.) экономически неоправданно, не окупается получаемыми при этом доходами. Плотность сети лесных дорог в Российской Федерации составляет всего 0,15 км на одну 100 га лесных земель, в Беларуси на сегодня – 0,3 км на 100 га.

Вследствие географических и природных особенностей Республика Армения, Республика Казахстан и Кыргызская Республика обладают незначительными собственными лесными ресурсами, что предопределило трудности развития лесопромышленного комплекса этих стран, а также их транспортной инфраструктуры. Лесная промышленность представлена в основном малыми и средними предприятиями, работающими в большей мере на привозном сырье. Малые предприятия не в состоянии обеспечить инфраструктуру лесопользования.

Вместе с тем Казахстан, используя свое выгодное географическое положение между обильной лесом Россией и странами Центральной Азии, КНР, Афганистаном, Ираном, испытывающими острый дефицит в продукции деревообработки, может стать важным интеграционно-производственным звеном в этом регионе. В условиях переориентации внешней торговли на Восток и возрастающего объема торговли с Китаем страны ЕАЭС будут служить перевалочным, транзитным пунктом.

В этой связи проблемой в развитии транспортной инфраструктуры является создание единого логистического пространства. Именно на это нацелено формирование железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). В соответствии с концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 г. доходы от использования инфраструктуры составят 1,6 млрд. долл. США, кумулятивный вклад в ВВП трех стран – 11,1 млрд. долл. США, появится более 43 тыс. новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн. контейнеров [2, с. 135].

Сдерживают транзитные возможности ЕАЭС недостаточное качество объектов транспортной и логистической инфраструктуры, бюрократическая несогласованность

по сопровождению грузов, длительность таможенного оформления грузов автоперевозчиков на границе и в силу этого длинные очереди.

В настоящее время проекты по модернизации дорожной инфраструктуры начинает финансировать Евразийский банк развития. В рамках программы приграничного сотрудничества Россия – ЕС выделено 6,08 млн. евро для финансирования 80 % затрат на реконструкцию автодороги, ведущей к пункту пропуска «Светогорск» на российско-финской границе, испытывающей большие транспортные нагрузки.

Таким образом, учитывая опыт ЕС в будущем целесообразно полученные таможенные пошлины не делить между странами, а значительную их часть использовать на общие инфраструктурно-логистические проекты. Это можно сделать, направляя их на пополнение капитала Евразийского банка развития, что послужит дополнительной возможностью развития данного вида инфраструктуры. Деятельность государств-членов ЕАЭС должна быть направлена на развитие транспортной инфраструктуры для более эффективного развития лесопромышленного комплекса, гармонизацию таможенной инфраструктуры государств-членов, выработку согласованной политики применения элементов таможенной инфраструктуры странами-членами, а также создание единого логистического пространства.

#### **Список используемой литературы**

1 Якушева, Т.В. Экологический, экономический и социальный аспекты в развитии лесной транспортной инфраструктуры / Т.В. Якушева [и др.] // Труды БГТУ. Лесная и деревообрабатывающая промышленность. – 2014. – №2. – С.63-65.

2 Стародубцева, Е.Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС / Е.Б. Стародубцева // Экономические науки. – 2015. – № 10(131). – С. 139-142.