

Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы

В условиях современной глобализации жизнеспособность развития государства во многом зависит от количества конкурентных преимуществ, которыми обладает национальная экономика, отсутствие или низкий уровень конкурентных преимуществ будет способствовать закреплению периферийной модели экономики. Поэтому так актуален в наши дни вопрос жизнестойкости и конкурентоспособности государства. Способность различных отраслей экономики интегрироваться в мировое сообщество является одним из таких конкурентных преимуществ.

В силу естественных географических факторов российский транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и единство экономического пространства страны. Интеграция России в международное транспортное пространство, требует активного развития международного сотрудничества в области транспорта и транспортной экспедиции, которое является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему. При этом не следует забывать о других предназначениях транспортных систем. Формирование транспортных магистралей формирует хозяйственную деятельность депрессивных до определенной поры регионов. Причём такая деятельность зачастую имеет заметную внешнеэкономическую составляющую, не говоря уже о социальной значимости и градообразующем компоненте. Например, строительство в 70-е годы XX-го века Байкало-Амурской магистрали (БАМ) воспринималось тогда сооружение альтернативного единственному пути из Европы на Дальний Восток железнодорожному Транссибу. Теперь дополненный меридианальной якутской веткой БАМ стал экспортно-ориентированным путем доставки Нерюнгринских углей за рубеж, а сама новая магистраль стала основой проекта российского соединения американской Аляски и Китая как сухопутного транспортного моста.

*К.В. Холопов,
А.М. Голубчик*

УДК 339.923+656
ББК 655
Х - 736



В ближайшие годы международное сотрудничество в области транспорта должно способствовать продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки и содействовать упрощению процедур пересечения границ. Что в свою очередь должно способствовать росту престижа Российской Федерации в международных организациях, в том числе и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения.

В числе основных задач интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны необходимо выделить следующие:

- повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг;
- участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок;
- расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;
- защиту российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций;
- расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами;

Региональная транспортная интеграция является одной из сфер, определяющих динамику и результаты региональной экономической интеграции в рамках СНГ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), включая формирование контейнерных мостов, а также унификацию и упрощение таможенных процедур.

Ключевым направлением региональной транспортной интеграции будет являться формирование в полном объеме транспортного союза и единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС. В числе мер по формированию единого транспортного пространства ЕврАзЭС наибольшее значение будут иметь:

- гармонизация нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах - членах ЕврАзЭС;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств - членов ЕврАзЭС в другие государства - члены ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима;
- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, для максимально эффективного использования транзитно-транспортного потенциала государств - членов ЕврАзЭС;

В рамках ЕврАзЭС и ШОС наиболее логичным был бы переход к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении (открытое небо), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и других международных актов. В этой связи представляется разумным максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах - участниках СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства.

В рамках региональной транспортной интеграции необходимо создание механизмов постоянно действующих консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта, унификации принципов формирования тарифной политики и условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами воздушных судов и владельцев транспортных средств перед третьими лицами.

В условиях современных политических и экономических реалий весьма насущной становится необходимость проведения единой политики в таких областях, как: обеспечение снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, транспортная безопасность и безопасность перевозок. В этой связи особо выделим насущную необходимость в создании эффективного механизма борьбы с международным наркотрафиком, не для кого не секрет, что международные наркокартели давно и активно используют в своих интересах систему международного транзита грузов.

Обеспечение бесперебойного транзита грузов и пассажиров через территорию государства является мощным интеграционным инструментом. Транзитный потенциал Российской Федерации огромен, однако, по мнению экспертов ЮНКТАД, используется менее чем на 26%, т.е. на четверть.¹ Для реализации транзитного потенциала Российской Федерации в первую очередь необходимы: совершенствование нормативно-правовой базы, активная государственная поддержка транзитных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов; дальнейшее развитие транспортно-таможенных технологий и информационных систем.

Материальной основой интеграции в мировые экономические связи является транспортная инфраструктура. С конца XX-го века глобальные транспортные магистрали принято называть международными транспортными коридорами (МТК). В 1994 году на острове Крит на II-й Панъевропейской конференции по транспорту были определены структура и направления основных европейских транспортных магистралей. Целью создания МТК явилась опорная сеть международных транспортных коммуникаций, соединяющая трансформированные демократическими

¹ Обзор морского транспорта 2010 год. Доклад Секретариата ЮНКТАД. – Издание ООН /UNCTAD/RMT/2010



процессами постсоциалистические государства с основной транспортной инфраструктурой стран Центральной и Западной Европы.

Второй критский коридор в своей европейской части следует через Берлин, Познань, Варшаву, Брест, Минск, Смоленск, Москву и Нижний Новгород. Данный МТК имеет реальное наполнение в нашей стране перевозками внешнеторговых и транзитных грузов. В России он получил название «Восток-Запад». В своей западной части он выходит на инфраструктуру второго панъевропейского коридора. На востоке он начинается в морских портах Находки и Владивостока, на погранпереходах с Китаем и КНДР.

Интеграционная сила МТК «Восток-Запад» заключается в том, что создана комплексная мультимодальная транспортная система с соседскими государствами, которая обеспечивает не только внешнеэкономические связи, но и дает значительные валютные поступления от экспорта транспортных услуг. В МТК работают компании всех видов транспорта, однако главенствующую роль играет ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), на долю которых приходится более 80% объема международных перевозок в этом МТК.

В основе МТК «Восток-Запад» лежит Транссибирская магистраль протяженностью более 10 тыс. км. Технические особенности Транссиба позволяют перевозить в год до 100 млн тонн международных грузов, в том числе до 200 тыс. контейнеров международного транзита в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ).² Организовано 15 регулярных маршрутов, связывающих наш Дальний Восток с Германией, Польшей, Венгрией, Финляндией, Словакией, странами СНГ и Балтии. В восточном направлении грузы следуют на Монголию, Китай, Корею и другие азиатские государства.

Неоспоримым преимуществом использования для международных перевозок грузов Транссибирского маршрута является рекордно низкое транзитное время на маршруте. Ускоренные контейнерные поезда следуют со скоростью 1200 км в сутки, что более чем в 3 раза превышает установленные международные нормативы.³ Действует упрощенный порядок таможенного оформления грузов на границах, что сокращает простои на границах с 3-5 суток до нескольких часов. Срок хранения контейнеров в дальневосточных портах не более суток, транзитное время перевозок сокращено до минимально возможно технологического времени. До Бреста контейнеры идут не более 12,5 суток, до Берлина – 14,5 суток, до финской границы – не более 11,5 суток, до венгерской границы – 13,5 суток. Для сравнения: использование морского пути для доставки контейнеров из портов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) до Берлина дает среднее время перевозки около 30 суток.

² По материалам сайта www.transsibcouncil.com

³ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Статья 14. В редакции от 01 июля 2011 года

Единственной серьезной проблемой достижения ещё более высоких результатов является недостаточно совершенное организационное взаимодействие всех участников транссибирского маршрута. В отсутствие государственного управления и регулирования процессами взаимодействия структур различных видов транспорта решение проблемы возложено на международную некоммерческую, неправительственную организацию – Координационный совет по транссибирским перевозкам. Однако и ему пока не под силу решить вопросы ценовой оптимизации стоимости международных перевозок по российскому лэндбриджу. Кроме того, для международной деятельности МТК «Восток-Запад» не хватает легитимной правовой базы.

Еще один панъевропейский транспортный коридор – девятый – проходит по территории России. Его география охватывает меридиональное направление международных перевозок из Финляндии через Выборг, Санкт-Петербург, Псков и Москву на юг Европы. Для нашей страны значение этого международного коридора приобретает на направлении перевозок в страны Ближнего и Среднего Востока. В России этот МТК имеет название «Север-Юг». 12 сентября 2000 года в Санкт-Петербурге было подписано Межправительственное соглашение «О Международном транспортном коридоре «Север-Юг»». В мае 2002 года министры транспорта стран-участниц соглашения там же подписали протокол об официальном открытии этого МТК. В международном соглашении изначально участвуют Россия, Иран, Индия, Оман. Позднее к ним присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан и Сирия.

В отличие от МТК «Восток-Запад», основное значение МТК «Север-Юг» приобретает не в сфере освоения транзитного потенциала России, а в экспорте транспортных услуг за счёт реализации внешнеторговых перевозок в основном доставки товаров российского экспорта в страны Ближнего и Среднего Востока. Основная цель – перевозки на Иран и Афганистан.

В маршрутах МТК участвуют практически все виды транспорта – морской, внутренний водный, железнодорожный и автомобильный. Очень часто перевозки оформляются как мультимодальные, то есть по одному единому договору перевозки за весь путь следования. Сухопутная часть маршрута от финской границы до портов на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала) составляет более 2,5 тыс. км по территории России.

Основные преимущества МТК «Север-Юг» заключаются в более чем двукратной экономии срока доставки грузов из стран ближневосточного времени в Финляндию и Центральную Европу по сравнению с морскими перевозками через Суэцкий канал при этом стоимость перевозки грузов значительно ниже. Перевозки могут осуществляться по трём альтернативным направлениям: транскаспийскому (через российские порты на иранские порты Энзели, Амирабад), западно-каспийскому (транзитом через Азербайджан с выходом на погранстанции Астара и Джульфа) и восточнокаспийскому (транзитом через Казахстан и Туркмению с



выходом на погранпереход Теджен-Серахс). Основной российский перевозчик на всех маршрутах – ОАО РЖД - оценивает объем перевозок в МТК в 25 млн тонн.⁴

Основной проблемой реального функционирования МТК на территории России является отсутствие институциональной базы. Фактически неопределенным остается состав участников, работающих в каждом из МТК. Для заказчиков и потребителей международных транспортных услуг в стране и за рубежом остается непонятным, кому из перевозчиков, экспедиторов, мультимодальных операторов и др. можно доверить ответственный процесс доставки грузов. Так как доминирующее положение в российской части коридоров остается за ОАО РЖД, именно эта естественная монополия производит выбор своих партнеров по транспортному бизнесу. Такой субъективный подход не способствует повышению качества услуг. Было бы целесообразным и для МТК «Восток-Запад», и для МТК «Север-Юг» сформировать пулы добросовестных участников надлежащего товародвижения и обработки товаропотоков.

Необходимо также сказать несколько слов о новом транспортном проекте, связанном с созданием международного арктического транспортного коридора. По мнению инициаторов этого проекта, расстояние доставки грузов международного транзита из портов АТР в порты Европы будет сокращено как минимум в два-три раза по сравнению с традиционными путями вокруг Азии или Африки. Никто пока экономику этого проекта детально не просчитывал, поэтому делать какие-либо конкретные выводы пока преждевременно. Об арктическом транспортном коридоре говорят, в первую очередь, потому, что государство готово выделить много миллиардные средства на его освоение. Пока же эффективность проекта кажется сомнительной. Арктическое побережье России оторвано от остальной части страны, его не связывают с материком ни железнодорожные, ни автомобильные пути, арктические порты мелководны, бункировки в них нет, профессиональные кадры для обслуживания судов и грузов отсутствуют. Кроме того, отсутствует необходимый ледокольный флот для проводки судов в зимнее время, а это более полу-года в каждый сезон. Непонятно также, что произойдет с состоянием и качеством товаров в экстремальных отрицательных температурах, и как к этому отнесутся иностранные грузовладельцы.

Расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта является инструментом интеграции России в мировую транспортную систему, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков, унификации технических и технологических норм и стандартов в транспортной сфере, а также гармонизации законодательства России в области транспорта с общепринятой в мире практикой.

Предстоит проделать большую работу по присоединению к целому ряду соглашений и конвенций, которые во многом определяют современный облик без-

⁴ Данные сайта www.cargo.rzd.ru

опасной и эффективной мировой транспортной системы. Ни для кого не является секретом – действующее российское транспортное законодательство для большинства видов транспорта принципиально отличается от норм международного права. Неучастие в них грозит изоляцией и снижением конкурентоспособности российских транспортных коммуникаций и компаний-перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Защита российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций и многостороннее сотрудничество являются наиболее эффективными инструментами в сфере решения проблем и выработки соответствующей политики в области транспорта на международном уровне. В рамках международных организаций формируется и осуществляется многостороннее сотрудничество в области транспорта, разрабатываются и принимаются международные соглашения и конвенции, поэтому активная роль России в этих организациях, позволяет наиболее эффективно отстаивать и продвигать интересы национальной транспортной системы и российских перевозчиков.

В условиях интеграции России в международное транспортное пространство большое значение будет иметь расширение экспорта российских транспортных услуг. Развитие экспорта транспортных услуг является столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Транспортная стратегия России⁵ предполагает, что к 2030 году экспорт транспортных услуг в стоимостном выражении должен возрасти в 6,8 раза (до 80 млрд долл. США) по сравнению с 2007 годом.

В международной торговле товарами и услугами транспортным системам принадлежит особая роль. Интеграционный принцип экономического взаимодействия государств и регионов основан не только на постулатах взаимовыгодности и взаимодополняемости, но и на принципах максимального использования географического расположения и возможности прокладки коммуникационных торговых путей. Поэтому проблема интеграции России в мировое экономическое пространство – это во многом проблема создания эффективных транспортных систем. Для нашей страны связующая роль транспорта определяется тем, что Россия является и европейским, и азиатским государством, то есть находится посередине между двумя глобальными центрами международной торговли.

Политика, направленная на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и рост экспорта транспортных услуг должна основываться на принципе недискриминации и может осуществляться, например, по следующим направлениям:

- установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг;

⁵ Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р



- содействие реализации интересов российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг;
- создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для российских операторов;
- совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных перевозок, в которых действует двусторонняя разрешительная система.

Особо отметим, что крайне необходима выработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом. В этой связи принципиальное значение приобретает активное участие России в работе таких международных организаций, как Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Международный транспортный форум - орган Организации экономического сотрудничества и развития, Организация сотрудничества железных дорог, Межправительственный совет дорожников государств СНГ.

В работе международных неправительственных организаций принимают участие российские транспортные компании и профессиональные ассоциации, поэтому такие площадки служат для реализации стратегии расширения доступа российских перевозчиков и транспортных экспедиторов на мировые рынки и роста экспортного потенциала. С этой точки зрения наиболее значимыми для интересов России будут являться Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и ряд других международных неправительственных организаций.

В условиях глобализации без включения транспортного комплекса России в международную транспортную систему, ей грозит ослабление внешнеэкономических связей, экономическое отставание и политическая изоляция. В этой связи интернационализация транспортной инфраструктуры относится к приоритетным задачам государства и бизнеса, она должна обеспечить благоприятные условия для интеграции России в международное производственное, информационное, транспортное и торговое сообщество.

И государство, и частные инвесторы охотно вкладывают свои средства в создание транспортной инфраструктуры, осознавая будущие доходы и прибыли в предстоящих временных периодах. Здесь также лидером является ОАО РЖД. До-

черные компании железнодорожного холдинга активно участвуют в строительстве железнодорожных участков за рубежом на наиболее перспективных направлениях международных мультимодальных сообщений. Например, для развития МТК «Север-Юг» ЗАО «Зарубежстройтехнологии» сооружают железные дороги в Иране, а ОАО РЖД передает при этом Иранской стороне необходимый подвижной состав.

В общем случае основной задачей российского транспорта, ориентированного на обеспечение международных связей и национальный экспорт транспортных услуг, является формирование справедливых правил функционирования рынка транспортных услуг. Такого рынка, который обеспечивая интересы России, был, тем не менее, неотъемлемой и обязательной частью глобальных международных транспортных систем.

.....

Новосибирск: скорректировали правила господдержки предпринимателей-экспортеров

Соответствующие изменения в ст.18 закона «О развитии малого бизнеса и среднего предпринимательства в НСО» были приняты X сессией областного заксобрания.

Новации приводят областной закон в соответствие с федеральными нормами, объяснил представляя законопроект глава областного минпрома Сергей Семка. Все они касаются требований к предприятиям малого бизнеса, экспортирующим свою продукцию и претендующим на господдержку.

Для таких предприятий снято требование об обеспечении налогового прироста, отсутствующее в федеральном законодательстве; а из оснований господдержки исключено возмещение расходов на проезд и проживание при участии в международных выставках-ярмарках.

Кроме того, в перечень потенциальных получателей господдержки добавлены предприятия, занимающиеся удалением и очисткой сточных вод и мусора.

.....

