Е.Г. Ефимова,
кандидат экономических наук,
С.Ф. Сутырин,
доктор экономических наук
(кафедра мировой экономики Санкт-Петербургского государственного университета)

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ВНЕШНЕТОРГОВЫХ СВЯЗЕЙ СТРАН ЕврАзЭС

Международная торговля по анализируемым 152 странам уже в 2004 году достигла размера, определяемого 9078,4 млрд долл. США[1].

При этом экспорт из стран Юго-Восточной Европы и СНГ оценивался в 290,7 млрд долл., а из стран – членов Евразийского экономического сообщества – почти в 204,9 млрд долл., или 2,26 % от общего объема международной торговли. Для трех стран ЕврАзЭС – Республики Беларусь, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан направление экспорта «Юго-Восточная Европа и СНГ» являлось приоритетным (49, 38 и 43 % соответственно). Для Республики Казахстан, Российской Федерации и Таджикской Республики приоритетным направлением экспорта была и остается Западная Европа – 41, 55 и 54 %. В целом на западноевропейское направление приходится 51,89 % экспорта Евразийского экономического сообщества, на Юго-Восточную Европу и СНГ – 17,43 %[2].

Поскольку экспорт стран ЕврАзЭС представлен в основном сырьем и крупногабаритной, в частности, машиностроительной продукцией, от эффективного решения проблемы транспортировки такой продукции во многом зависит успешное развитие всей их внешнеэкономической деятельности. «Узкие места» пограничных переходов, длительная перевалка грузов на транспортных терминалах, несоблюдение графика движения транспортных средств серьезно затрудняют их внешнюю торговлю и развитие интеграционного процесса.

[1] По данным UNCTAD Handbook of Statistics. NY. 2005. К развитым странам в данном статистическом отчете относятся страны–члены ЕС (без Болгарии и Румынии), страны Западной Европы, не являющиеся членами ЕС (Андорра, Нормандские острова, Фарерские острова, Гибралтар, Ватикан, Исландия, остров Мэн, Лихтенштейн, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Швейцария), США, Канада, Япония, Израиль, Австралия и Новая Зеландия (последние три страны вошли в группу «Другие развитые страны»). Отдельно выделяется группа стран Юго-Восточной Европы (Албания, Босния и Герцеговина, Болгария, Хорватия, Румыния, Сербия, Черногория, Македония) и СНГ. Западная Азия включает 14 стран: Бахрейн, Исламскую Республику Иран, Ирак, Иорданию, Кувейт, Ливан, Оман, Палестинскую территорию, Катар, Саудовскую Аравию, Сирийскую Арабскую Республику, Турцию, ОАЭ, Йемен.

[2] Наш расчет по данным UNCTAD Handbook of Statistics. NY.Geneva. P. 52-66.

Опыт ЕС показывает, что на формирование транспортной инфраструктуры и транспортного рынка уходят десятилетия, в течение которых транспорт становится важнейшей отраслью экономики. В ЕС в транспортной деятельности в настоящее время занято более 10 млн человек. Ежегодный оборот в ней приближается к 1000 млрд евро, превышая 10 % ВВП Европейского союза[1].

Цели транспортной политики уже в Римском договоре были определены так: свободное перемещение товаров и физических лиц на конкурентной основе, без какой-либо налоговой или тарифной дискриминации; свободная конкуренция между различными видами транспорта; создание общего транспортного рынка. Теперь меры, направленные на развитие европейской транспортной инфраструктуры, распространяются и на соседние регионы, в том числе и на страны ЕврАзЭС[2].

Что касается самих стран ЕврАзЭС, то им крайне важно активизировать работу по созданию единого транспортного пространства, обеспечивающего свободное перемещение грузов, людей, капитала. В ЕС в «Белой книге»[3] (2001 г.) большое внимание было, в частности, уделено развитию железнодорожных и автомобильных магистралей на территории стран–кандидатов в ЕС и в приграничных регионах, облегчению доступа в отдаленные регионы Европы. Однако обнаружились и весьма острые проблемы финансирования формирования соответствующей транспортной инфраструктуры, в первую очередь на новых территориях и в приграничных зонах.

Первоначально предполагалось, что с расширением ЕС объективно увеличатся объемы грузовых перевозок, в том числе за счет динамичного развития торговли с азиатскими странами. Но прогнозы оказались излишне оптимистичными. Единое транспортное пространство требует также обеспечения непрерывного контроля за передвижением транспортных средств. Это стало возможным только при введении в эксплуатацию системы ГЛОНАСС и европейской гражданской спутниковой навигационной программы «Галилео».

Важнейшей проблемой является в связи с этим и создание концепции единой инфраструктурной сети ЕврАзЭС, разработка которой должна исходить из мирового опыта формирования и эксплуатации международных транспортных коридоров[4].

Европейский союз ответственно подошел к решению данной задачи. Были утверждены маршруты, определены примерные расходы

---

[1] White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, 12.9.2001. COM (2001) 370 final. P. 6.

[2] Согласно ст. 155 Маастрихтского договора о Европейском союзе (1992 г.), к компетенции Сообщества относится принятие решений о сотрудничестве с третьими странами для развития трансъевропейских транспортных сетей, представляющих общий интерес, и обеспечения их совместимости.

[3] White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, 12.9.2001. COM (2001) 370 final.

[4] Еще в середине 80-х гг. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН инициировал рассмотрение вопроса об организации международных транспортных коридоров для обеспечения сотрудничества между европейскими странами. В основу исследований был положен анализ транспортных потоков между странами Северной и Южной Европы для освоения перевозок с использованием интермодального подхода. Принято следующее определение международного транспортного коридора. «Это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок». (Европейская транспортная политика: тенденции и приоритеты//Вестник транзитного бизнеса. 1998. № 41.с с.6-8). Подразумевается, что виды транспорта, являющиеся элементами транспортного коридора, способны заменить друг друга при возникновении дополнительных потребностей в перевозках, а также при изменении условий функционирования коридора.

В российской литературе транспортный коридор рассматривается как совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим обустройством различных видов транспорта, согласованно функционирующих в определенном направлении и отвечающих стандартам международного уровня (см., например, Единая транспортная система/под ред. В.Г. Галабурды. М. Транспорт. 2001. с. 288.).

на финансирование коридоров, соответствующие механизмы и выделены значительные финансовые средства для развития коридоров, в том числе странам-кандидатам на вступление в ЕС.

Вместе с тем выделенных на создание технически сложной инфраструктуры средств оказалось явно недостаточно для развития этих коридоров.

Для решения проблемы в ноябре 2005 г. был принят чрезвычайно важный документ Евросоюза «Транспортные сети для мира и развития. Продление главных трансъевропейских сетей в направлении соседних стран и регионов». В нем появляется и новое понятие – «транспортная ось»[1].

В настоящее время определены пять основных осей, соединяющих Евросоюз с соседними регионами, в том числе и странами ЕврАзЭС. Первой из них является *«Морская автострада»,* определяющая сообщения между Балтийским, Баренцевым, Средиземным, Черным и Каспийским морями и Атлантическим океаном. Вторая – *«Северная ось»* определяет транспортные связи ЕС с Норвегией, с одной стороны, с Беларусью и Россией – с другой. Предполагается также связать Норвегию (через Швецию и Финляндию) с Россией. Третья – *«Центральная ось»* включает маршруты из Западной Европы на Украину, страны Кавказа, Центральной Азии, на Черное, Каспийское и Балтийское моря и по использованию Транссиба. Четвертая – *«Юго-Восточная ось»* связывает Евросоюз через Балканы и Турцию с Кавказом, Каспийским морем, Египтом и Красным морем и предполагает развитие транспортных связей с Россией, Ираном, Ираком и странами Персидского залива, а в перспективе и с африканскими странами. Пятая – *«Юго-Западная ось»* предусматривает развитие связей с Марокко, а затем выход на Алжир, Тунис, Египет.

Учитывая опыт ЕС, Евразийское экономическое сообщество должно в настоящее время: иметь проекты развития транспортных сетей, представляющие общий интерес для стран-членов; обеспечивать взаимодействие сетей; разрабатывать систему финансирования проектов формирования транспортной инфраструктуры; программировать сотрудничество между членами ЕврАзЭС, направленное на развитие евразийских сетей; принимать согласованные решения о сотрудничестве с третьими странами в данной области.

На Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 1998) было решено ускорить создание системы евроазиатских транспортных связей, исходя из предложений ЕЭК ООН и ЭСКАТО, подготовленных с участием России, по приоритетным транспортным направлениям, в том числе по направлению «Запад – Восток», продолжающему транспортный коридор № 2: Западная (Северная) Европа – Россия (Транссиб) – Корейский полуостров, Япония (с ответвлениями на Казахстан, Китай и Монголию) и по направлению «Север – Юг», продолжающему коридор № 9: Северная Европа – Россия (Каспийское море) – Центральная Азия – Кавказ – Иран (Персидский залив) – Индия.

Наиболее эффективным представляется, однако, вариант проектирования осей как менее затратный, при котором основное внимание можно уделять прежде всего строительству особо нужных объектов.

В любом случае следует добиваться значительного снижения цен, высокого качества услуг, расширения их выбора и повышения

[1] «Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions». Из текста документа можно понять, что ось – это «совокупность объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих перевозку грузов в одном направлении». Отличие оси от коридора состоит в том, что она не подразумевает четкого определения маршрута следования груза, а следовательно и совокупности технических средств, обеспечивающих перевозку. В итоге отпадает необходимость детального согласования технологий перевозки в соответствующих направлениях и уменьшаются обязательства по финансированию подобных проектов (вследствие снижения затратной базы).

культуры обслуживания, особенно на важнейшей евразийской транспортной магистрали – Транссибе.

Как уже отмечалось экспертами, стоимость перевозки по Транссибу от порта Иокогама до пунктов назначения в Германии или Скандинавских странах – на 15–30 % ниже, чем стоимость морских перевозок через Суэцкий канал. Нужно учитывать, что на перевозку по Транссибу до сих пор приходилось не более 18 % общей ставки перевозки между Европой и Азией, хотя его протяженность составляет 2/3 всего маршрута. Не все перевозчики, участвующие и в транспортировке грузов по Транссибу, в должной мере это осознают, что приводит и к необоснованным повышениям тарифов (как это имело место в январе 2006 г. на российских железных дорогах). Повышение тарифов привело к обвальному снижению объема транзитных перевозок, в частности со стороны основного клиента Транссиба – Финских железных дорог.

Особой проблемой (и задачей) является активизация сотрудничества в рамках международных транспортных организаций и конвенций, в том числе Конвенции «О договоре международной перевозки грузов» (КДПГ/CMR, 1956 г.), Конвенции о международных дорожных перевозках (Карнет TIR) – по автомобильным перевозкам, Конвенции по международным железнодорожным перевозкам (COTIF, 1890 «Бернские грузовые конвенции»), проектов Организации железнодорожного сотрудничества (OSJD/SGMS, 1956). При этом необходимо в полной мере использовать преимущества Новой компьютерной системы транзита (NCTS), упрощающей таможенные процедуры и заменяющей прежнюю, основанную на бумажном обороте[1].

Большинство международных конвенций могут рассматриваться как дополняющие друг друга, за исключением COTIF (CIM/COTIF) и OSJD/SGMS, которые предлагают разные системы регулирования международных железнодорожных перевозок и их документарного оформления. В Евразии фактически параллельно функционируют две международные системы регулирования железнодорожных перевозок, что создает дополнительные трудности для международной торговли.

Все более актуальным становится и совместное решение экологических проблем в сфере транспорта. Промышленно развитые регионы с высокой густотой автомобильных и железнодорожных магистралей просто обязаны использовать такие схемы перевозок, при которых пассажиро- и грузопотоки, обслуживаемые различными видами транспорта, были бы эффективно сбалансированы с учетом снижения нагрузки автомобильных магистралей.

К сожалению, пока транспортно-логистические схемы, используемые организациями частного бизнеса, оказываются настолько устоявшимися, что государственные меры по изменению транспортных маршрутов практически мало что изменяют. Не оправдывают еще надежд и интермодальные технологии, предполагающие использование нескольких видов транспорта для ускорения обработки и доставки грузов.

В ЕврАзЭС затрудняют решение проблем, в том числе экономических, также высокая степень физического и морального износа значительной части объектов транспортной инфраструктуры и быстрое старение подвижного состава всех видов транспорта. Очень большая часть парка подвижного состава не соответствует международным экологическим и эксплуатационным требованиям[2].

Не менее важна задача упрощения таможенных процедур. На российской границе, например, заполнение большого количества

[1] См., например, Ценжарик М.К., Ефимова Е.Г. Электронные документы в таможенном контроле: российский и международный опыт//Проблемы современной экономики. 2006. № 1/2. С.35

[2] Левитин И.Е. Проблемы формирования транспортного союза и использования транзитного потенциала ЕврАзЭС// Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2007. №1. с.43.

документов, часть которых дублирует друг друга (по спецификации груза, по стране отправления и назначения, датам погрузки и разгрузки и т. д.), резко увеличивает затраты денежных средств и сроки доставки грузов. При интенсивном грузопотоке контрольные органы не успевают проверять документы. К тому же их деятельность плохо согласована. Имеет место и излишний визуальный контроль, в том числе грузов, от добросовестных компаний, работавших без нарушений таможенного режима. При отсутствии возможности хранить и анализировать множество документов приходится визуально контролировать практически все грузы.

Международный опыт свидетельствует, что все процедуры на границе можно упростить. Уже в 1997 году Комиссия по международной торговле и инвестиционной политике Международной торговой палаты составила специальное руководство по таможенным процедурам[1] для повышения эффективности передвижения товаров через государственные границы. Оно ориентирует на замену визуального контроля документарным, позволяющим получать необходимую информацию до прибытия товаров на таможню.

В целом для повышения эффективности всей внешнеторговой деятельности стран ЕврАзЭС необходимы комплексные решения транспортных проблем.

[1] ICC International Customs Guidelines. Commission on International Trade and Investment Policy, 10 July 1997// http://win.mail.ru/cgi-bin/readmsg/customdoc.htm?id=11013791600000248 74;0;2&mode=attach