

# Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта

Г. Г. Рахматулина

Гульнур Галимовна Рахматулина – к. э. н, главный научный сотрудник Казахского института стратегических исследований при президенте РК (КИСИ при Президенте РК). С 1998 по 2002 годы – консультант Интеграционного Комитета государств-участников Таможенного союза (затем Секретариата ЕврАзЭС). 1995-1997 – НИИ рыночных отношений при министерстве экономики РК, затем консультант Комитета по экономике, финансам и бюджету, аппарат парламента. В 1995 году защитила диссертацию в МЭСИ. В 1986-1992 годы работала в системе Госплана РК, в НИИ автоматизированных систем планирования и управления при министерстве экономики РК. В 1986 году закончила Московский экономико-статистический институт ордена Трудового Красного Знамени (МЭСИ) факультет экономической кибернетики. Участвовала во многих международных конференциях и семинарах, имеет опубликованные научные труды.

Электронная почта: Gulnur@kisi.kz

## Введение

Главными задачами интеграции стран СНГ являются создание благоприятных условий для дальнейшего роста национальных экономик, формирование гармонизированного правового пространства, ориентированного на дальнейшее развитие хозяйственных связей, взаимной торговли, свободное движение товаров, капитала, рабочей силы и услуг.

В настоящее время многие государства СНГ испытывают влияние мирового финансового кризиса. Особенно заметным оно было в странах с относительно более высоким уровнем интеграции в мировую экономику, таких как Россия, Украина, Казахстан. Негативное воздействие на основные отрасли экономики государств СНГ оказало снижение мировых цен на нефть, металлы, зерно, а также сокращение внешнего спроса на ряд экспортируемых странами Содружества товаров, что отразилось на снижении темпов экономического роста государств СНГ. В среднем по странам СНГ валовой внутренний продукт увеличился на 5% (в 2007 году – на 8.5%), производство промышленной продукции – на 2% (на 7%), инвестиции в основной капитал – на 10% (на 21%), перевозки грузов – на 2% (на 3%).

Важным фактором преодоления негативных последствий мирового финансового кризиса является расширение сотрудничества государств СНГ в инфраструктурных отраслях, что будет способствовать стимулированию внутреннего спроса на рынках Содружества.

Необходимость активизации торгово-экономических связей и интенсификации процессов экономической интеграции в рамках СНГ также нашли отражение в межгосударственных решениях, принятых на саммите СНГ в Ялте в 2003 году, о переходе к завершающему этапу формирования зоны свободной торговли с постепенным продвижением к единому экономическому пространству.

Реализация указанных целей не представляется возможным без углубления интеграционного взаимодействия стран СНГ в транспортной сфере. Вместе с тем активизации сотрудничества государств Содружества в области транспорта препятствует целый ряд серьезных проблем, связанных с недостаточным развитием национальных транспортных систем, устареванием их материально-технической базы, нехваткой новых транспортных коридоров, современных логистических центров, отсутствием согласованности в проведении странами СНГ тарифной и таможенной политики.

***Поэтому актуальное значение на современном этапе приобретает разработка механизма углубления интеграционного взаимодействия государств СНГ в области транспорта и рационального использования транзитного потенциала в рамках Содружества.***

В статье проведен подробный анализ состояния транспортного сотрудничества стран СНГ и предложены конкретные направления по его дальнейшему развитию.

### **Состояние интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта**

Несмотря на усиление кризисных явлений в экономиках государств СНГ, в 2008 году сохранялась тенденция увеличения объема взаимного товарооборота и грузоперевозок между странами Содружества. Но уровень указанных показателей, безусловно, был гораздо ниже, чем в 2007 году.

***Активизации связей государств Содружества в транспортной сфере способствовали такие факторы, как:***

- создание правовой основы функционирования транспортных комплексов стран СНГ (Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов; Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики; Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных перевозок и др.);
- формирование отраслевых советов (Координационного транспортно-го совещания (КТС), Совета по железнодорожному транспорту (СЖТ), Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Совета государс-

твенных администраций морского транспорта, Совета государственных автотранспортных администраций, Совета по водному транспорту, Межгосударственного совета дорожников и др.).

Однако анализ сложившейся ситуации в отраслях транспортного сектора государств СНГ свидетельствует о том, что принимаемые на межгосударственном уровне решения по углублению взаимодействия транспортных комплексов реализуются пока не в полной мере. Проблемными остаются вопросы тарифной, таможенной политики стран Содружества в области транспорта, эффективного использования их транзитного потенциала.

***Среди основных проблем сотрудничества государств СНГ в области транспорта необходимо выделить следующие:***

***1. Отсутствие гармонизированных законодательных и правовых норм по многим направлениям регулирования рынка транспортных услуг.***

Следует подчеркнуть, что транспортная политика государств СНГ не отличается высоким уровнем согласованности.

Очень медленно идет работа по унификации национальных законодательств в транспортной сфере. В частности, не реализованы в полном объеме основополагающие меры, предусмотренные ст. 3 Соглашения 1997 года «О принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников Содружества независимых государств в области транспортной политики». Анализ присоединения стран СНГ к другим многосторонним документам в области транспорта также показал, что ни одно из соглашений не действует полностью на всей территории Содружества.

Весьма неэффективны и меры по присоединению государств к международным соглашениям и конвенциям. Только некоторые из них подписаны и ратифицированы странами Содружества (Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года; Монреальская Конвенция о предотвращении незаконных актов против безопасности гражданской авиации 1971 года; Монреальский дополнительный протокол против актов насилия в аэропортах 1988 года; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года). Остальные же документы находятся на стадии рассмотрения. Вместе с тем следует подчеркнуть, что именно через присоединение к международным соглашениям и конвенциям происходит процесс гармонизации национальных законодательств и интеграции в региональную и мировую транспортную систему.

***2. Наличие многочисленных барьеров при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок***

Одной из самых серьезных проблем в области транспорта остаются многочисленные барьеры при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок. В той или иной степени они продолжают оставаться в Содружестве на всех видах транспорта, однако наиболее серьезный ущерб наносится быстро развивающемуся автомобильному транспорту.

Среди наиболее характерных барьеров необходимо выделить:

- сборы, взимаемые одной страной СНГ за проезд автотранспортных средств из другой страны Содружества;
- плата за транзит;
- ограничения времени пребывания иностранных автотранспортных средств на территории государства;
- несогласованные, длительные и дорогостоящие процедуры прохождения таможенных формальностей.

Одним из главных источников барьеров выступают различные двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные между отдельными странами СНГ. Часть из них предполагает разрешительную систему осуществления перевозок и квотирование числа выдаваемых разрешений, что противоречит достигнутым в рамках СНГ договоренностям по формированию зоны свободной торговли и общего транспортного пространства.

Указанные выше факторы во многом сдерживают развитие транспортного сотрудничества государств СНГ. И вместо стимула торговли и экономического роста процесс транспортировки превращается в торговый барьер в рамках СНГ, а также между Содружеством и третьими странами, в первую очередь, Европейским союзом. По оценкам экспертов, доля транспортных издержек в цене товаров в отдельных странах СНГ достигает до 15-20%, в то время как в Европейском союзе это значение не превышает 7-8%

### ***3. Отсутствие единых подходов в формировании железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки в рамках СНГ***

В странах СНГ пока сохраняются существенные различия между внутригосударственными и межгосударственными тарифами на грузовые и пассажирские перевозки.

В частности, международные транзитные железнодорожные тарифы в Российской Федерации гораздо выше, чем в Республике Казахстан. В связи с этим казахстанские товаропроизводители за транзит своей продукции по территории России платят в 2.5 раза больше, чем российские товаропроизводители.

В настоящее время между странами СНГ достигнуты договоренности по использованию сквозных тарифов. Однако данные тарифы применяются только к определенным товарам и маршрутам (зерно, уголь, металлы и др.), а не ко всей номенклатуре товаров внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Несогласованность тарифной политики государств СНГ в области транспорта противоречит основным правовым нормам ВТО и может стать главным препятствием при вступлении некоторых стран Содружества в данную организацию.

#### **4. Низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры стран СНГ**

Для многих государств СНГ характерен низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры.

По качеству, многие автомобильные магистрали, в том числе входящие в международные транспортные коридоры, не соответствуют международным стандартам. Дороги, построенные с расчетом устаревших требований нагрузки до 6 тонн на ось, нуждаются в усилении дорожного покрытия, расширении проезжей части.

Состояние железнодорожных путей стран СНГ также вызывает серьезную озабоченность. Большая часть путей нуждаются в реконструкции и модернизации, приближении к международным стандартам.

#### **5. Слабое развитие логистической инфраструктуры и услуг в государствах СНГ**

Для всех стран постсоветского пространства характерна неразвитость логистической инфраструктуры, то есть складов, транспортных узлов и терминалов, накопительно-распределительных комплексов и услуг. Во многих странах наблюдается нехватка грузовых транспортно-экспедиционных предприятий, транспортных агентств, отсутствуют связанные с логистикой банковские и страховые службы.

Международные поставщики логистических услуг практически не представлены на рынке СНГ и в основном воздерживаются от работы в данном регионе, ссылаясь на неблагоприятную бизнес-среду и коррупцию во многих странах Содружества.

Недостаточный уровень развития логистической инфраструктуры является сдерживающим фактором в экономическом взаимодействии государств СНГ.

#### **6. Отсутствие конкуренции в транспортной сфере государств СНГ**

Одной из основных причин низкого качества и высокой стоимости железнодорожных и воздушных транспортных услуг в государствах Содружества является отсутствие конкурентной среды в указанных секторах. В частности, во многих странах СНГ государственные железнодорожные компании сохраняют монопольное положение на рынке и одновременно выполняют как управленческие, так и коммерческие функции. Следует отметить, что в настоящее время пока только в Казахстане проведена реструктуризация железнодорожного транспорта. В других же государствах Содружества эти вопросы находятся лишь на стадии рассмотрения.

На рынке авиационных услуг также сохраняется высокий уровень монополизма, и во многих странах СНГ государственные авиакомпании занимают доминирующее положение на рынке.

Отсутствие конкуренции приводит к неэффективности транспортных услуг, слабости коммерческого управления и недостаточному инвестирова-

нию в транспортную инфраструктуру, что в первую очередь отражается на цене и качестве услуг для потребителя.

### ***7. Различные темпы реформирования транспортной сферы***

Следует подчеркнуть, что для стран СНГ характерны различные темпы реформирования транспортной сферы. Например, в Казахстане, как было отмечено выше, реструктуризация железнодорожного транспорта проведена несколько лет назад. Во многих других государствах Содружества эти проблемы либо еще не обсуждались, либо находятся на стадии рассмотрения. Отсутствие единообразия и синхронности в проведении реформ оказывает негативное влияние на степень согласованности законодательных актов в странах СНГ и состояние транспортного сотрудничества.

### ***8. Неэффективное использование транзитного потенциала***

К числу серьезных проблем транспортного сотрудничества государств СНГ относится неэффективное использование их транзитного потенциала. В частности, в настоящее время весьма актуальное значение имеет развитие маршрутов в Южно-Азиатском направлении, что позволило бы активизировать международный транзит «Север-Юг». Например, для некоторых государств Центральной Азии (Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана) маршрут к портам Индийского океана гораздо короче, чем к портам Балтийского и Черного морей. Однако реализация данного направления сдерживается в связи с отсутствием транспортных коридоров, развитие которых также затруднено из-за недостатка инвестиций и сложных горных территорий (в таких странах, как Кыргызстан и Таджикистан).

Поэтому важное значение приобретает проведение странами СНГ согласованной политики по развитию транспортных коридоров, привлечению инвестиций, разработке соответствующего финансового механизма, способствующего эффективной реализации проектов создания новых транспортных маршрутов.

### ***9. Низкий уровень придорожного сервисного обслуживания***

Совершенствование работы автомобильного транспорта не представляется возможным без развития сферы услуг. На автомобильных магистралях, связывающих страны СНГ, практически отсутствует сеть придорожных гостиниц, ресторанов и кафе, что в определенной степени затрудняет перевозку пассажиров и грузов на далекие расстояния.

Придорожный сервис — это одна из составляющих транспортного процесса в условиях рынка и его развитие имеет большое значение для решения вопроса эффективного использования транзитного потенциала государств СНГ.

\* \* \*

Проведенный анализ интеграционного сотрудничества стран СНГ в области транспорта позволил сделать вывод о наличии некоторых положи-

тельных тенденций в данной сфере. В частности, увеличиваются объемы грузовых и пассажирских перевозок в рамках Содружества.

Вместе с тем, в транспортном взаимодействии государств СНГ сохраняются серьезные проблемы, связанные с отсутствием гармонизированных законодательств в этих странах, неэффективным использованием их транзитного потенциала, несогласованностью в вопросах таможенной и тарифной политики. Сохранение в некоторых государствах Содружества разрешительной системы на проезд автотранспорта существенно сдерживает развитие взаимовыгодных связей, как между странами СНГ, так и с другими внешнеторговыми партнерами.

Поэтому актуальное значение приобретает разработка механизма эффективного взаимодействия государств СНГ в области транспорта, в основу которого, на наш взгляд, должны быть заложены принципы рационального использования транзитного потенциала, активизации торгово-экономических связей, адаптации транспортной системы стран Содружества к требованиям современного международного рынка транспортных и экспедиторских услуг.

Соответствующие предложения представлены в разделе 2.

### **Механизм углубления интеграционного взаимодействия в области транспорта**

Развитие интеграционного сотрудничества стран в области транспорта предполагает реализацию следующих направлений:

#### ***1. Гармонизация транспортных законодательств государств СНГ в соответствии с принятыми в рамках Содружества соглашениями и международными стандартами***

Необходимо:

- принять меры по гармонизации национальных транспортных законодательств в соответствии с принятым Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 года и другими базовыми документами в области транспорта;
- осуществить мониторинг соответствия положений нормативно-правовой базы в области транспортного взаимодействия в СНГ международным правовым нормам, принятым в Генеральном соглашении о торговле услугами Всемирной торговой организации.

#### ***2. Устранение всевозможных барьеров в транспортном взаимодействии государств СНГ***

Необходимо принять меры по формированию согласованных принципов тарифной, налоговой и таможенной политики государств СНГ в области транспорта и внедрению безразрешительной системы на въезд автотранспорта грузоперевозчиков в страны Содружества.

В области тарифной политики – выработать единую систему тарифов (без деления их на межгосударственные и внутренние) на все виды перевозок.

В области налоговой политики – разработать систему гибкого налогообложения транспортных предприятий с целью снижения тарифов на перевозки всеми видами транспорта.

В области таможенной политики необходимо:

- принять меры по упрощению процедур пересечения границ автомобильным и железнодорожным транспортом, совместив пограничный, таможенный, транспортный, санитарный и другие виды контроля в одном месте. Внедрить на границах систему «две границы, одна остановка».
- максимально упростить порядок таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств на внутренних границах государств СНГ, в том числе сократить номенклатуру документов, предоставляемых таможенным органам для транзитных грузов.
- создать единую автоматизированную систему таможенного контроля.

### ***3. Расширение сети международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран СНГ, и модернизация транспортной инфраструктуры***

Актуальное значение имеет развитие следующих маршрутов:

- Китай – Казахстан – Россия – Украина – Беларусь – страны Европы;
- Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Турция – Балканские страны;
- коридор «Север – Юг»;
- Западный Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Последний маршрут считается наиболее перспективным, поскольку включает минимальное количество стран-участниц, а значит и границ. Данный маршрут позволит выходить транзитному транспорту не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Кыргызстан.

Важное значение имеет реконструкция, в соответствии с международными стандартами, следующих автомобильных дорог: Алматы-Хоргос, Кордай-Тараз-Шымкент-Туркестан, Шымкент-Ташкент.

Актуальное значение также имеет проект создания второй линии Волго-Донского канала, реализация которого будет способствовать увеличению возможностей выхода стран Содружества в Черное и Средиземное моря и далее – в Мировой океан.

Реализацию указанных выше проектов целесообразно осуществлять на условиях свободных экономических зон с привлечением частного капитала.

#### **4. Развитие логистической инфраструктуры**

Актуальное значение приобретает создание в странах СНГ современной логистической инфраструктуры для повышения конкурентоспособности рынка транспортных услуг.

Необходимо принять меры по:

- формированию в государствах СНГ соответствующей нормативно-правовой базы в области логистики;
- созданию в странах СНГ современных терминально-логистических комплексов, обеспечивающих обработку товаропотоков и обладающих складскими помещениями класса «А»;
- образованию объединенного в рамках Содружества логистического центра, в состав которого должны войти представители национальных логистических систем. Считаем целесообразным создание в рамках данного центра общей базы данных по товародвижению в рамках СНГ, что будет способствовать повышению эффективности в предоставлении транспортно-логистических услуг перевозчику и товаропроизводителю;
- сокращению административных барьеров в решении вопросов, связанных с бизнесом в сфере логистики;
- разработке прозрачных процедур выделения земельных участков под строительство объектов логистической инфраструктуры в странах СНГ;
- внедрению международного опыта и современных технологий в сфере логистики.

#### **5. Проведение рыночных реформ в транспортном секторе и создание конкурентной среды**

Важное значение на современном этапе имеет проведение рыночных реформ, с тем, чтобы принципы управления, регулирования, финансирования и коммерческой деятельности в странах СНГ носили единообразный характер.

*В области железнодорожного транспорта* необходимо разделить государственные и хозяйствующие функции. Актуальное значение имеет создание частных компаний-операторов, владеющих собственными вагонами, что будет способствовать развитию рынка пассажирских и грузовых перевозок. Реализация данного направления требует разработки тарифа на услуги инфраструктуры, которые должен оплачивать перевозчик.

*В области авиационного транспорта* необходимо провести реформы по более четкому разграничению работы аэропортов, воздушного движения и коммерческой авиации, как по видам деятельности, так и по комплексу оказываемых услуг. Разделение авиалиний, аэропортов и операций по хозяйственному управлению должно сопровождаться мерами по улучшению их материально-технической базы.

## ***6. Формирование единого информационного пространства в области транспорта***

Необходимо решение следующих задач:

- создание единой базы данных по функционированию транспортных комплексов стран Содружества;
- разработка и внедрение единых методик, полной электронизации документооборота, предполагающей безбумажную технологию оформления и перемещения перевозочных документов; установление информационной взаимосвязи между грузовладельцем и перевозчиком, другими участниками процесса транспортировки на всем пути «от двери до двери».

## ***7. Развитие кооперации в транспортном машиностроении***

Для реализации данного направления требуется:

- создание благоприятных таможенных и налоговых режимов при производстве и поставке транспортной техники, позволяющих в условиях дефицита финансовых средств снизить конечную стоимость приобретаемой продукции;
- осуществление согласованной лизинговой политики;
- обеспечение благоприятного правового режима для создания совместных предприятий, межгосударственных финансово-промышленных групп и других организационных форм межгосударственной кооперации;
- проведение согласованной инвестиционной политики.

В плане создания совместных производств актуальное значение имеет также организация совместных перевозок автомобильным транспортом, что будет способствовать эффективному использованию транспортной техники государств, увеличению объема транзитных перевозок, экспортно-импортных поставок продукции товаропроизводителей государств СНГ.

## ***8. Развитие сервисного обслуживания на межгосударственных автомобильных магистралях***

Для этого необходимо разработать и принять соответствующую межгосударственную Концепцию, в которой следует определить механизм развития придорожного сервиса. Следует подчеркнуть, что развитие сервисного обслуживания будет способствовать расширению транспортно-экономических связей между государствами Содружества, эффективному использованию их транзитного потенциала, созданию дополнительных рабочих мест, что имеет немаловажное социальное значение.

Реализация предложенных направлений, на наш взгляд, будет способствовать проведению странами СНГ согласованной транспортной политики, эффективному использованию их транзитного потенциала, расширению

взаимовыгодных торгово-экономических связей между государствами Содружества и формированию в перспективе общего рынка транспортных услуг.

### **Заключение**

Проведенный анализ интеграционного взаимодействия государств СНГ в транспортной сфере, позволил определить основные проблемы в этой области.

К первой группе проблем относятся вопросы тарифной и таможенной политики стран Содружества, что является сдерживающим фактором в развитии взаимной торговли между ними, увеличении грузовых и пассажирских перевозок в рамках СНГ, расширении инвестиционного сотрудничества.

Другая группа проблем связана с низким уровнем технического состояния транспортной инфраструктуры, неразвитостью логистических систем, что существенно снижает уровень конкурентоспособности транспортных комплексов государств Содружества и увеличивает долю транспортной составляющей в общей стоимости товаров.

Кроме того, очень медленно ведется работа по унификации национальных транспортных законодательств в соответствии с принятыми соглашениями и присоединению к международным договорам и конвенциям. А, как известно, именно через процесс гармонизации правовой базы государств СНГ возможна их интеграция в мировую транспортную систему.

***Решение указанных выше проблем требует разработки единой, согласованной транспортной политики стран Содружества***, в основу которой должны быть заложены принципы эффективного использования транзитного потенциала государств СНГ, свободного доступа перевозчиков в транспортную систему Содружества, минимизации издержек, повышения качества предоставляемых услуг и адаптации транспортных комплексов стран СНГ к требованиям международного рынка транспортных услуг.

Реализация указанных направлений будет способствовать развитию интеграционного сотрудничества государств Содружества, преодолению негативного влияния мирового финансового кризиса на экономики этих стран и их устойчивому экономическому росту в перспективе.