



УДК 339.924

П.А. Семин**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
В СНГ****P.A. Semin****THE IMPROVEMENT OF TRANSPORT COOPERATION
IN THE CIS**

Показана важность транспортной интеграции в СНГ в условиях глобализации. Сформированы составляющие общего транспортного пространства СНГ и группы мер, направленные на его построение. Рассмотрены методологические основы формирования региональной транспортной конструкции. Приведены результаты логического моделирования данного процесса.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ; ОБЩЕЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО СНГ; ПРИОРИТЕТНЫЕ МЕРЫ; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ СНГ; БАРЬЕРЫ В МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ СООБЩЕНИИ.

In the article shown importance of transport integration of the CIS in globalization conditions. Elements of the common transport area of the CIS and groups of actions aimed at its arrangement are formed. The methodology principals of the common (united) transport system (area) are considered. The results are given for the logical modeling of this process.

TRANSPORT INTEGRATION; COMMON TRANSPORT AREA OF THE CIS; PRIORITY MEASURES; CIS INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS; INTERNATIONAL TRANSPORT TRAFFIC BARRIERS.

Процессы глобализация мирохозяйственных связей накладывают серьезный отпечаток на оценку современного состояния экономического сотрудничества в Содружестве Независимых Государств (далее – Содружество, СНГ) – региональном образовании, консолидирующем постсоветские страны (за исключением Балтии и Грузии), диктуют необходимость поиска новых форм и путей его развития как в общеэкономическом, так и отраслевом формате взаимодействия. В этой связи подчеркнем, что с позиции сегодняшнего дня СНГ в основном успешно выполнило одну из своих исторических функций – сохранение в том или ином виде системы хозяйственных и торгово-экономических связей на евразийском пространстве.

Вместе с тем ряд проблем в течение прошедших лет не получил приемлемого разрешения для всех государств – участников СНГ. Так, в рамках Содружества пока не удалось сформировать общее экономическое пространство на базе рыночных отношений и свободное перемещение товаров, услуг, ка-

питалов и рабочей силы. Объемы и темпы инвестиций недостаточны для обеспечения устойчивого роста экономики в долгосрочной перспективе. Низки затраты на инновации, вследствие чего многие выпускаемые товары неконкурентоспособны на мировом рынке [9, с. 6].

Достаточно активное развитие двусторонних связей, а также субрегиональных организаций во многом говорит об ограниченности реальных экономических интересов и слабости, а порой и отсутствии механизмов взаимодействия полноценного многостороннего формата. При этом многостороннее экономическое партнерство государств Содружества характеризуется противоречивым сочетанием факторов интеграционной и дезинтеграционной направленности. Действие последних (к которым, в частности, могут быть отнесены: сохраняющаяся разнонаправленность геополитических и экономических национальных интересов, в том числе связанных с акцентом на страны «дальнего зарубежья»; различный уровень развития на-

циональных экономик; неразвитость национальной институциональной структуры; недооценка длительности и сложности интеграционных экономических процессов; отсутствие в подавляющем большинстве действенных правовых механизмов реализации многосторонних соглашений; недостаточная реализация потенциала деловых кругов государств Содружества, в том числе в вопросах разработки межгосударственных программ и договоров; системный мировой финансово-экономический кризис, усиливающий негативное воздействие большинства названных факторов) на протяжении всей истории экономической жизни региона практически не ослабевает, что негативно отражается на эффективности объединительных процессов в целом.

Отдельно надо остановиться на такой проблеме, характерной для развития экономик всех без исключения стран Содружества, как их низкая конкурентоспособность. Относительно России, заметим, что превращение предприятий или отраслей в высококонкурентные и успешно работающие сулит большие выгоды как бизнесу этих компаний и отраслей, так и государству в целом [4, с. 12].

Рассматривая экономическую интеграцию в качестве одной из ключевых задач на пространстве СНГ, необходимо постоянно держать в поле зрения такой ее элемент, как взаимодействие в области транспорта [2, с. 6]. Транспортная отрасль по своей сути объективно позиционируется в качестве естественного носителя региональных интеграционных начал, международного института объединительной направленности, обеспечивающего повышение конкурентоспособности национальных экономик, развитие внешней торговли, доставку к месту производства рабочей силы и грузов (сырья и полуфабрикатов) в целях создания условий для осуществления непрерывности процесса производства в условиях международного разделения труда [3, с. 69], реализацию выгод географического положения, в том числе его транзитного сегмента, обороноспособность государств.

За прошедшие двадцать с лишним лет многостороннего сотрудничества в транспортной сфере СНГ наблюдается следующее:

- заложены основы международной правовой базы функционирования транспорта (в 1991–2013 гг. принято порядка 50 документов), обеспечивающей межгосударственное регулирование транспортной деятельности в рыночных условиях;

- проводится согласованная транспортная политика, направленная на решение (в соответствии с имеющимся ресурсным обеспечением на национальном и межгосударственном уровнях) задач общетранспортного характера, а также развитие отдельных видов транспорта;

- в области железнодорожного транспорта сохранено и развивается организационное, тарифно-экономическое, технико-технологическое, информационное единство;

- проводится согласованная тарифная политика в международном грузовом железнодорожном сообщении;

- решаются задачи, направленные на развитие международных автомобильных перевозок в рамках регионального рынка автотранспортных услуг;

- реализуются мероприятия по развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов, гармонизации национальных систем организации воздушного движения;

- заложены основы сотрудничества в сфере международных транспортных коридоров.

Вместе с тем анализ показывает, что существующая транспортная система СНГ на современном этапе далеко не всегда готова участвовать в глобализационных процессах на транспорте. Действующие механизмы межгосударственного регулирования не в полной мере адекватны реально развивающимся транспортным отношениям в СНГ, слабо влияют на них, мало учитывают особенности и последствия их проявления.

Подобная постановка вопроса обусловлена, прежде всего, тем, что на региональном уровне остаются нерешенными вопросы, связанные, в частности, с гарантированностью международного транспортного процесса и транспортной доступностью ряда территорий стран Содружества, свободой международного транзита, созданием условий для открытия национальных транспортных рынков путем снятия (смягчения действия) различного рода барьеров [10, с. 160].

В сложившейся ситуации требуется корректировка процесса развития транспортного сотрудничества в Содружестве. В связи с этим ставится задача по формированию межгосударственного организационно-экономического механизма, предусматривающего новое качество системы и методов регулирования данного процесса, учитывающего объективные тенденции развития экономических отношений в СНГ.

В качестве такового предлагается рассмотреть подход, связанный с построением общего транспортного пространства (ОТП) СНГ — глобальной транспортно-экономической системы, обладающей целостностью, иерархичностью, большой пространственной размерностью и сложной структурой, включающей следующие согласованные на межправительственном уровне сегменты:

1. Технологически сопряженные транспортные коммуникации на территории государств, обустроенные для передвижения транспортных средств, перемещения грузов и пассажиров.
2. Информационные системы.
3. Тарифные системы.
4. Структуры и механизмы управления различными видами транспорта.
5. Гармонизированная нормативно-правая база.

Следует отметить, что к реализации представлен весьма разнообразный по количеству и транспортной специализации перечень мер, составляющий порядка 56 позиций, который является итогом уточнения и конкретизации первоначально определенных Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств — участников СНГ в области транспортной политики 25 базовых направлений сотрудничества стран в транспортной сфере [8, с. 2–4]. Логический анализ позволил классифицировать рассматриваемые меры по следующим группам:

1. Стратегические направления — включает 23 меры. В рамках данной группы целесообразно выделение трех подгрупп — обеспечение свободы перемещения и транзита, предоставление равных условий для деятельности транспортным и транспортно-экспедиционным предприятиям государств СНГ,

обеспечение согласованной транспортной политики.

2. Направления общетранспортного характера — включает 8 мер.

3. Развитие видов транспорта — включает 25 мер, а также четыре подгруппы мер — в сферах железнодорожного, автомобильного, морского/речного видов транспорта и гражданской авиации.

В рамках предложенных направлений уже реализован ряд принципиально важных с методологической точки зрения вопросов для формирования региональной транспортной конструкции. В частности, определены основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг в СНГ, согласовано развиваются отдельные участки международных транспортных коридоров, проводится согласованная тарифная политика на железнодорожном транспорте, выполняются мероприятия по комплексному обеспечению безопасности на транспорте, осуществляется гармонизация национальных систем организации воздушного движения государств Содружества и отраслевые программы по обеспечению безопасности полетов.

Вместе с тем при определенной положительной динамике формирование региональной транспортной конструкции протекает неорганизованно, что в условиях действия дезинтегрирующих факторов общеэкономического и отраслевого характера снижает его эффективность. Реализация мер характеризуется низким уровнем структурированности (отсутствие приоритетов, этапов, а по ряду мер и сроков выполнения), бессистемностью. По ряду уже согласованных направлений отсутствуют межгосударственные организационно-экономические механизмы реализации [6, с. 29].

Ключевой момент в понимании сложившейся ситуации состоит в том, что действующие механизмы межгосударственного регулирования не совсем адекватны реально развивающимся транспортно-экономическим отношениям в СНГ, слабо влияют на них, не полностью учитывают особенности и последствия их проявления.

В качестве одного из вариантов корректировки действующей идеологии регионального транспортного «строительства» предла-

гается рассмотреть методологический подход, суть которого заключается в следующем.

Осуществляется актуализация (с учетом проведенной классификации) мер, направленных на создание условий для формирования ОТП СНГ.

В ходе ее могут быть выделены меры, не реализуемые в ходе процесса формирования ОТП в принципе, т. е. для их реализации объективно не существует в рамках регионального объединения СНГ интеграционных (правовых и организационных) условий. Другая группа мер включает те, которые не могут быть реализованы на современном этапе (в обозримой перспективе) формирования ОТП СНГ, так как они (их содержательная часть) не соответствует действующим политико-экономическим интеграционным условиям. Оставшиеся направления (чуть более 50 позиций с учетом детализации по видам транспорта) могут, разумеется, с определенными корректировками и учетом динамично меняющейся интеграционной ситуации рассматриваться в качестве реальных для формирования ОТП СНГ.

Далее формируется пространственно-коммуникационный полигон для реализации мер, направленных на создание условий для построения ОТП СНГ.

Принимая во внимание многообразие (даже с учетом количественного сокращения по итогам актуализации) различных по своей природе мер, направленных на создание условий для построения ОТП СНГ, причинно-следственная взаимообусловленность которых затрудняет контроль за изменением соотношения между ними и усложняет выстраивание алгоритма их реализации, одним из ключевых элементов комплексного подхода к регулированию процесса регионального транспортного строительства является синтез пространственно-коммуникационного полигона для реализации согласованных мероприятий по его формированию [7, с.15]. При создании такого полигона следует исходить, прежде всего, из понимания необходимости установления качественно определенного, относительно устойчивого порядка функциональных связей между всеми звеньями и элементами формируемой транспортной конструкции.

Напомним в этой связи, что действующий до настоящего времени подход (см. выше сегментацию ОТП СНГ) заключается в реализации мер на всей «совокупности технологически сопряженных транспортных коммуникаций на территориях государств, обустроенных для передвижения транспортных средств, перемещения грузов и пассажиров», что на этапе глобализации развития транспортно-экономических связей в регионе Содружества не позволяет, в частности:

- придать процессу реализации мер структурную направленность и упорядочить его осуществление, что существенно снижает эффективность межгосударственного (многостороннего) регулирования в данной сфере;
- полностью учесть макрологистическую специфику процессов регионального транспортного строительства, связанную со скоординированным развитием инфраструктуры, а также обеспечением взаимодействия различных видов транспорта;
- создать условия для оптимизации ресурсного обеспечения приоритетных международных транспортных проектов.

В этой связи предлагается осуществлять формирование основ ОТП СНГ путем поэтапной реализации мер, определенных по итогам актуализации в качестве реальных, направленное на снятие ряда ограничений при осуществлении международной перевозки грузов по технологически сопряженным коммуникациям опорной транспортной сети на территории государств, расположенным в полосе международных транспортных коридоров СНГ, а не по всем технологически сопряженным транспортным коммуникациям СНГ.

В условиях недостаточной организованности и структурированности региональных объединительных процессов в транспортно-экономической сфере важно сформировать в рамках выявленного массива мер, приемлемых для реализации, перечень направлений, которым должно уделяться первостепенное внимание. Поэтому далее выделим приоритетные меры для их реализации в рамках сформированного пространственно-коммуникационного полигона. При этом будем основываться на комплексном подходе к решению вопроса о формировании приоритетов,

базирующемся на сформулированных нами принципах их выбора.

1. Проведение согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств Содружества при перевозках грузов в международном сообщении.

2. Создание условий для снятия (смягчения действия) барьеров в международном автомобильном сообщении как основы обеспечения свободного передвижения автомобильного транспорта по территории государств СНГ.

3. Согласованное совместное использование водных путей государств СНГ, направленное, в том числе, на совершенствование качества предоставляемых транспортных услуг на водном транспорте [1, с. 119].

4. Развитие транспортной логистики.

В качестве условия практического приложения рассмотренного подхода осуществляется формирование концепции реализации приоритетных мер в сферах железнодорожного, автомобильного, водного (морского и речного) видов транспорта, а также логистическом обеспечении их взаимодействия на сети международных транспортных коридоров (МТК) СНГ, ориентированное на построение ОТП СНГ [5].

Решение задачи совершенствования построения ОТП СНГ (на основе логического моделирования процесса реализации приоритетов на коридорном полигоне при его формировании) даст следующие результаты:

1. Комплексная реализация приоритетных мер на полигоне МТК СНГ позволит вовлечь в процесс регионального транспортного «строительства» достаточно широкий (как в количественном, так и в качественном отношении) спектр направлений, отнесенных в соответствии с ранее проведенной актуализацией к разряду реально реализуемых.

Наиболее полно (около 86 % мероприятий) может быть задействована группа «Стратегические направления» как определяющая в своей содержательной части при формировании основ ОТП СНГ.

Наибольшее влияние (32 %) на реализацию входящих в данную группу направлений оказывает приоритет 2, примерно одинаковое влияние (23 и 26 %) – приоритеты 1 и 3,

наименьшее влияние (19 %) – четвертый приоритет.

Следствием реализации приоритетных мер в группе «Направления общетранспортного характера» может стать участие в формировании транспортной конструкции порядка 67 % направлений. В данной группе следует отметить влияние приоритета 3, обеспечивающего реализацию более 37 % мероприятий.

В группе «Развитие видов транспорта» показатель задействования мероприятий – наименьший (59 %), что говорит об относительно ограниченной возможности их вовлечения в процесс регионального транспортного строительства. Особое место во «включении в работу» данной группы занимает приоритет 4, который может потенциально обеспечить реализацию 38 % мероприятий. Следует отметить, что для групп «Стратегические направления» и «Развитие видов транспорта» показана степень влияния на входящие в них мероприятия приоритета «Проведение согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств Содружества при перевозках грузов в международном сообщении», который оказывает значительный эффект на входящие в них мероприятия (26 и 24 % соответственно), что подтверждает ведущую роль согласованного инструментария тарифообразования на железнодорожном транспорте и, как следствие, данной сферы в интеграционных процессах на транспорте.

2. Следствием реализации предложенного подхода является также внесение корректировок в ряд сегментов согласованной (на начальном этапе формирования транспортной конструкции) структуры в части использования:

– МТК СНГ как качественно новой исходной базы для реализации мер (сегмент 1),

– логистического инструментария как методической основы рационального синтеза транспортной деятельности в СНГ, отвечающего современным мировым требованиям глобализации транспортно-экономических связей (сегмент 4).

3. Достигнутая оптимизация функциональной и структурной составляющих ОТП СНГ может рассматриваться в качестве дос-

таточного условия, стимулирующего решение рассмотренных выше стратегических задач регионального транспортного сотрудничества. Кроме того, можно предположить, что реализация предложенного подхода будет сопровождаться значительным мультипликативным эффектом, который проявляется в других отраслях экономики – во внешней торговле, промышленном, энергетическом, строительном комплексах, транспортном машиностроении, информационном и телекоммуникационном секторах.

Обобщая вышеизложенное, отметим следующее.

Транспортное взаимодействие на евразийском пространстве объективно выступает в качестве одного из ключевых факторов повышения эффективности региональной эко-

номической интеграции в условиях действия долговременных факторов деструктивной направленности.

Анализ его развития позволяет говорить о том, что действующие механизмы его межгосударственного регулирования во многом не соответствуют сути транспортно-экономических отношений в транспортной сфере СНГ. Стоит вопрос о необходимости корректировки существующих подходов при реализации такого ключевого элемента транспортной интеграции, как построение общего транспортного пространства СНГ.

Рассмотренный методологический подход направлен на совершенствование действующего механизма регионального «транспортного строительства» и повышение эффективности транспортной интеграции в Содружестве.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ковалева Е.Н. Принципы построения системы менеджмента качества транспортных услуг // Вестник Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова. 2013. № 2(21). С. 119–123.
2. Концепция дальнейшего развития Содружества Независимых Государств. Душанбе, 2007. 11 с.
3. Некрасова Т.П., Гусамова Э.Р. Применение логистического аутсорсинга для организации международных перевозок промышленных грузов // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. 2013. № 6–1(185). С. 65–74.
4. Пивоваров И.С. Институциональные перемены и модернизация // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. 2011. №4(70). С. 9–14.
5. Семин П.А. Базовые положения Концепции межгосударственного регулирования построения общего транспортного пространства СНГ. М.: Вестник транспорта. 2008. № 9. С. 16–19.
6. Семин П.А. Общее транспортное пространство СНГ // Дороги Содружества. 2008. № 3. С. 29–32.
7. Семин П.А. Предпосылки использования потенциала института международных транспортных коридоров для построения основ общего транспортного пространства СНГ // Транспорт: наука, техника, управление. 2008. № 3. С. 15–18.
8. Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики. Бишкек, 1997. 6 с.
9. Стратегия экономического развития СНГ на период до 2020 года. Минск, 2009. 47 с.
10. Харламова Т.Л. Государственное управление процессом экономического развития в условиях глобализации // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. 2011. № 19. С. 158–163.

REFERENCES

1. Kovaleva Ye.N. Printsipy postroyeniya sistemy menedzhmenta kachestva transportnykh uslug. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admiral S.O. Makarovaya*. 2013. № 2(21). S. 119–123. (rus)
2. Kontseptsiya dalneyshego razvitiya Sodrzhestva Nezvisimyykh Gosudarstv. Dushanbe, 2007. 11 s. (rus)
3. Nekrasova T.P., Gusamova E.R. Primeneniye logisticheskogo autsorsinga dlya organizatsii mezhdunroadnykh perevozk promyshlennykh грузов. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*. 2013. № 6–1(185). S. 65–74. (rus)
4. Pivovarov I.S. Institutsionalnyye peremeny i modernizatsiya. *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo universiteta ekonomiki i finsnsov*. 2011. № 4 (70). S. 9–14. (rus)
5. Semin P.A. Bazovyye polozheniya Kontseptsii mezhgosudarstvennogo regulirovaniya postroyeniya obshchego transportnogo prostranstva SNG. *Dorogi*



Sodruzhestva. 2008. № 3. S. 16–19. (rus)

6. **Semin P.A.** Obshcheye transportnoye prostranstvo SNG. *Dorogi Sodruzhestva*. 2008. № 3. S. 29–32. (rus)

7. **Semin P.A.** Predposylki ispolzovaniya potentsiala instituta mezhdunarodnykh transportnykh koridorov dlya postroyeniya osnov obshchego transportnogo prostranstva SNG. *Transport: nauka, tekhnika, upravleniye*. 2008. № 3. S. 15–18. (rus)

8. Soglasheniye o printsipakh formirovaniya obshchego transportnogo prostranstva i vzaimodeystvii

gosudarstv-uchastnikov Sodruzhestva Nezavisimyykh Gosudarstv v oblasti transportnoy politiki. Bishkek, 1997. 6 s. (rus)

9. Strategiya ekonomicheskogo razvitiya SNG na period do 2020 goda. Minsk, 2009. 47 s. (rus)

10. **Kharlamova T.L.** Gosudarstvennoye upravleniye protsessom ekonomicheskogo razvitiya v usloviyakh globalizatsii. *Uchenyye zapiski Rossiyskogo gosudarstvennogo gidrometeorologicheskogo universiteta*. 2011. № 19. S. 158–163. (rus)

СЕМИН Петр Александрович – начальник отдела Исполнительного комитета СНГ.

109012, ул. Варварка, д. 7, г. Москва, Россия. E-mail: seminpa@mail.ru

SEMIN Petr A. – Executive committee of the CIS.

109012. Varvarka. str. 7. Moscow. Russia. E-mail: seminpa@mail.ru
