

ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ КАЧЕСТВЕННО НОВОЙ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ СООБЩЕНИЙ СНГ В УСЛОВИЯХ СТАНОВЛЕНИЯ СОВРЕМЕННОГО РЫНОЧНОГО ХОЗЯЙСТВА

В статье исследуются экономико-правовые проблемы и основные направления формирования нового качества системы транспортных сообщений СНГ в условиях становления современного рыночного хозяйства.

У статті досліджуються економіко-правові проблеми та головні напрямки формування нової якості системи транспортних сполучень СНД в умовах становлення сучасного ринкового господарства.

The article investigates the economical and legal issues and main directions for formation of the new quality of CIS countries' transport system in conditions of development of modern market economy.

Вступление

В условиях становления современного рыночного хозяйства наблюдаются общемировые процессы широкой региональной интеграции, научно обоснованная рационализация трансконтинентальных экономических потоков, повышение эффективности глобального экономического развития. Экономическое взаимодействие стран-участниц Содружества независимых государств (СНГ) характеризуется в этих условиях как интеграционными, так и деинтеграционными процессами. Это обусловлено возникшим разрывом хозяйственных и государственно-правовых связей, падением объемов национального промышленного производства всех государств СНГ, переориентацией внешней торговли отдельных государств СНГ на страны дальнего зарубежья, возникновением и углублением таможенных и пограничных барьеров. Вместе с тем, следует отметить, что полной дезинтеграции экономики транспортных систем стран СНГ не произошло.

Постановка задачи

Эффективность работы транспортных систем СНГ при обеспечении межгосударственных экономических связей в рамках СНГ продолжает оставаться на достаточно низком уровне. В затратах национальных экономических систем транспортная составляющая по-прежнему на высоком уровне. Национальные транспортные системы не достаточно содействуют интенсификации и повышению эффективности внутрирегиональной торговли в пределах Содружества.

Результаты

Координационное транспортное совещание (КТС) стран Содружества в 1994 году разработало и внедрило в практику хозяйствования скоординированную транспортную политику до 2000 года. Это в достаточной степени приостановило дезинтеграционные процессы транспортных систем стран СНГ. Однако кардинально не изменило существующего положения, что не способствует активному формированию на региональном уровне, уровне СНГ, современных рыночных отношений.

Глобализация экономических связей и отношений в современных условиях объективно предопределяет необходимость возрастания роли наземных транспортных коммуникаций (международных транспортных коридоров, евроазиатских транспортно-экономических сообщений) повышение роли и эффективности комбинированных перевозок.

Повышение роли транспортных сообщений СНГ, с учетом их экономико-территориального расположения, должно быть направлено на достижение эффективности взаимной внешней торговли, экономического и социального развития, интеграцию национальных транспортных комплексов в динамично развивающуюся систему европейских и мировых транспортных связей. Это предполагает дальнейшее совершенствование экономик стран СНГ, их внешнеэкономических связей, экономико-правовой системы с целью обеспечения транспортных перевозок не только в рамках СНГ, но и на уровне трансконтинентальных европейской и мировой систем. Анализ внешнеэкономических связей стран СНГ в период 1991–2000 гг. показал, что

товарооборот взаимной торговли сократился в 2,3 раза и составил в 2000 году 59 млрд дол. США, а совокупный ВВП снизился почти в два раза. Изменилось также качество экономических связей. Так, к 2002 году доля других стран СНГ во внешнеторговом обороте Российской Федерации составляла 18 %. Характерно, что в этот же период качественно изменились как содержание, так и характер внешнеэкономических связей стран СНГ. Если в предшествующий период экономической интеграции преобладали концентрация, специализация, централизация и кооперация общественного производства и труда, то в настоящее время – осуществляются первые подходы к процессам масштабной кооперации, интеграции, создания крупных промышленных совместных производств и транспортных систем.

Следует отметить, что в настоящее время в условиях становления современных рыночных отношений наметились определенные положительные тенденции, которые отражают процессы стабилизации торговых отношений между странами СНГ. Речь идет о стабилизации совокупного для стран СНГ товарооборота. Так, в 2001 году 88 % общего объема взаимной торговли стран Содружества осуществляли Украина, Россия, Казахстан и Белоруссия. Представляет интерес соотношение экспорта и импорта взаимного между странами Содружества. Так, Азербайджан импортирует из стран СНГ 30,8 % товарной продукции, а экспортирует в страны Содружества 10,1 % своей продукции, Армения соответственно – 24,6 % и 30,8 %; Беларусь – 71,1 % и 60,1 %; Грузия – 36,5 % и 42,9 %; Казахстан – 52,3 % и 30,3 %; Молдова – 37,4 % и 61,1 %; Россия – 27,8 % и 14,2 %; Таджикистан – 77,6 % и 34,1 %; Украина – 56,8 % и 28,9 %. Анализ показывает, что абсолютное большинство стран Содружества импортирует из стран СНГ больше, чем экспортирует в эти страны. Из этого следует, что объемы внешней торговли большинства стран СНГ с государствами дальнего зарубежья значительно превышают объемы внешней торговли внутри стран Содружества и, как показывает практика хозяйствования, продолжают расти высокими темпами. Такое положение во внешней торговле стран Содружества оказывает существенное воздействие и на экономику перевозок внутри этих стран. В этой связи объемы транзитных перевозок в третьи страны по территории стран СНГ возрастают, а внутрирегиональные перевозки сокращаются или остаются на прежнем уровне. Существенное влияние на интеграци-

онные процессы, в том числе и в области транспорта, оказывает преференциальный характер торговых отношений между странами Содружества. Страны СНГ заинтересованы в режиме свободной беспошлинной торговли, взаимного сотрудничества не только по экономическим, но и по геополитическим соображениям. Требуют качественного изменения динамика и структура внешнеэкономических связей стран СНГ, научно обоснованное определение тенденций внешней торговли, перспективных грузопотоков, их распределения по направлениям и видам транспорта.

Выводы

Успешное разрешение указанных проблем предполагает совершенствование экономико-правовой базы по обеспечению транспортных перевозок не только в рамках СНГ, но и в пределах глобальной системы европейских и мировых транспортных связей.

Во-первых, необходимо научно обоснованно провести анализ сложившихся экономико-правовых отношений по транспорту в СНГ. *Во-вторых*, необходимо на основе сравнительного анализа разработать предложения по гармонизации действующих в СНГ законов, регламентирующих международные перевозки. *В-третьих*, необходимо согласовать законодательства СНГ по транспортным системам с законодательством по функционированию систем европейских и мировых транспортных связей. *В-четвертых*, разработать систему практических мер по созданию экспедиторской индустрии. *В-пятых*, разрешить проблему безопасности и усиления мер по охране окружающей среды. *В-шестых*, выработать скоординированную стратегию и тактику сотрудничества с международными организациями, экономическими интеграционными объединениями по вопросам развития транспортных коммуникаций и международных перевозок. *В-седьмых*, разработать научное обеспечение перспектив становления, функционирования и проведения скоординированной политики стран Содружества в области интеграции транспортных систем.

Формирование качественно новой системы транспортных сообщений, ее экономики предполагает развитие скоординированной транспортной политики стран Содружества, что должно найти отражение в разработке рациональной схемы транспортных сообщений на период до 2010 года с учетом строительства международных транспортных коридоров.

Поступила в редколлегию 26.09.03.