

Тезисы выступления
Председателя Исполнительного комитета
Координационного транспортного совещания
государств-участников Содружества Независимых Государств
Е.Д. Казанцева
на семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН «Интермодальные перевозки между
Европой и
Азией: возможности и актуальные проблемы».
Киев, 27-28 сентября 2004 года.

Уважаемый господин Министр, Уважаемые господа Шорт, Феррер и Кейбл, Уважаемые участники Семинара.

Разрешите поблагодарить организаторов Семинара за приглашение принять в нем участие и за предоставленную возможность выступить на нем.

Тематика настоящего Семинара крайне актуальна для стран СНГ, являющихся естественным сухопутным мостом, связывающим Европу и Азию. Высокий уровень представительства на Семинаре позволит выработать и принять действенные и обязательные для выполнения рекомендации и сделать еще один шаг на пути объединения наших транспортных систем.

Наблюдаемая в последние годы тенденция постепенной стабилизации экономики в странах СНГ позволила более отчетливо выявить те направления сотрудничества, которые являются узловыми для достижения успеха проводимых экономических реформ. К настоящему времени наиболее детально и последовательно они сформулированы в материалах встречи в Ялте в мае и в Астане в сентябре этого года Президентов стран СНГ. Ни у кого не вызывает сомнения, что одним из таких направлений является сотрудничество по созданию единой товаропроводящей сети по формированию общего рынка транспортных услуг.

Потенциал транспортных услуг, которым обладают страны СНГ, уникален. Но как он используется сегодня? Вот некоторые цифры. В 2003 г. объем мирового экспорта транспортных услуг в мире превысил 350 миллиардов долларов. Кто же получает основные доходы на этом рынке. Лидирует, вне всякого сомнения, западная Европа. Она заработала в 2003 г. более 165 миллиардов долларов. На втором месте - страны АРТ, свыше 85 миллиардов долларов. Далее - Северная Америка. По отдельным позициям лидирует США - около 60 миллиардов долларов, затем Япония - около 30 миллиардов, и, наконец, Нидерланды - их доля составляет около 23 миллиардов долларов.

На долю СНГ остается немного. А сколько составляет это «немного» от общих мировых объемов можно сказать по таким данным: Китай и Южная Корея вместе отправляют из своих портов более 8 миллионов контейнеров в год. А через Россию проходит транзитом всего 70 тысяч контейнеров. Почему же даже наши ближайшие соседи

предпочитают везти контейнеры, огибая Африку, а не используя потенциал транспортного комплекса СНГ?

Тому есть объективные причины, в основе которых лежат геоэкономические особенности нашего региона. Но не меньшую роль играют и субъективные факторы, порожденные недостатками в использовании товаропроводящей сети СНГ. Основным из них является явно недостаточный уровень системности межгосударственного регулирования и нормативно-правового обеспечения

внешнеэкономической деятельности транспортников и экспедиторов на базе товаропроводящей сети СНГ.

Но, как показывает практика, несогласованность частных, узковедомственных вопросов, рассматриваемых в основном рабочими органами которых создано более двадцати в области транспорта, основным барьером повышения деловой активности и препятствует привлечению столь необходимых иностранных инвестиций в развитие национальных промышленных предприятий.

Неоднозначность определения приоритетных направлений развития и конкретных подходов к формированию единой товаропроводящей сети, игнорирование вопросов создания действенных механизмов реализации и контроля выполнения принятых соглашений зачастую приводят к тому, что многотрудная и очень нужная работа межгосударственных органов по разработке и согласованию принципиальных решений в этой области оказывается малорезультативной для фактических участников рынка транспортных услуг.

Мы считаем, что параллельно с выполнением уже принятых программ и проектов по развитию транспортного комплекса и формированию общего рынка транспортных услуг, целесообразно было бы подготовить и внести на рассмотрение компетентных межгосударственных органов проекты ряда новых документов. В этих документах, статус и состав которых должен соответствовать достигнутым договоренностям по формированию общего экономического пространства, целесообразно отразить меры по целевому упорядочению транспортного сотрудничества государств-участников Экономического союза, однозначно сформулировать те конкретные проблемы, на решение которых направлено это сотрудничество, определить общую политику по созданию единой товаропроводящей сети и формированию общего рынка транспортных услуг.

В качестве практического шага в этом направлении Координационным транспортным совещанием стран СНГ и Международной академией транспорта СНГ завершена разработка проекта Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года, которое 15.09.04 принята Советом Глав Правительств СНГ. Главной задачей настоящей

Концепция является создание объективных предпосылок в сфере транспортного комплекса для достижения основных политических целей Экономического союза. Разработка данной Концепции обусловлена тем, что накопленный опыт самостоятельного развития независимых государств-участников Экономического Союза показал необходимость более системного подхода к решению задач развития транспортного комплекса, формированию общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг. Мы выслали её в адрес ЕКМТ и ЭЕК ООН.

Известный опыт наших западных партнеров показывает, что в значительной степени успех в решении задачи формирования целостной и упорядоченной межгосударственной нормативно-правовой системы регулирования отношений на рынке транспортных услуг определяется согласованностью в понимании подлежащих решению основных принципиальных проблем.

Содержание этих проблем и возможные пути их решения обсуждались на многих международных форумах и конференциях. В общем виде их можно сгруппировать следующим образом.

Первая группа проблем заключается в необходимости преодоления несоответствия сложившейся общей структуры и организации работы отдельных региональных сегментов товаропроводящей сети современным экономико-политическим условиям и реалиям в едином транспортном пространстве СНГ и, в частности, соглашениям по развитию международных транспортных коридоров. Основной причиной возникновения таких проблем является объективно обусловленный переход к новым методам экономического взаимодействия государств-участников СНГ и стимулирования развития национальных экономических систем развития экономики отдельных независимых государств.

Вторая группа проблем обусловлена необходимостью формирования новых механизмов межгосударственного и государственного экономического обеспечения и регулирования развития и работы в товаропроводящей сети СНГ. Причиной возникновения этих проблем является специфическая роль транспорта в развитии экономики независимых государств в условиях рыночных отношений. Без эффективного, основанного на единых подходах, межгосударственного регулирования работы и развития транспортных систем, невозможно создание равных и благоприятных условий для участников рынков промышленной, сельскохозяйственной продукции и транспортных услуг.

Третья группа проблем возникла в связи с необходимостью повышения конкурентоспособности транспортников и экспедиторов СНГ на мировом рынке. Это предопределяет экономическую целесообразность расширения транспортного сотрудничества как условия для наиболее эффективного использования каждой страной производительных сил и сырьевых ресурсов и наиболее экономичной

адаптации транспортного комплекса к современному рынку транспортных услуг.

Поэтому, отличительной особенностью настоящего этапа должно стать резкое повышение эффективности реализации общего транспортного потенциала государств-участников СНГ за счет повышения системности его развития и нормативно-правового регулирования совместного и согласованного использования международных транспортных коридоров.

При этом необходимо отметить, что в этом году исполняется 10 лет с момента проведения Критской общеевропейской конференции по транспорту, заложившей основу развития панъевропейских международных транспортных коридоров в Европе.

Нельзя переоценить ту роль, которую сыграли 10 общеевропейских транспортных коридоров для интеграции транспортных систем Западной, Центральной и Восточной Европы, стран СНГ, для развития внутрирегиональных транспортных связей.

Руководители государств Содружества не раз подчеркивали свою заинтересованность и предпринимали усилия по развитию общеевропейских транспортных коридоров на своих территориях. Функционирование международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран СНГ, показало высокую их эффективность при обеспечении внешнеэкономических и пассажирских связей со странами Европы. Европейский вектор интеграции стран СНГ в мировую хозяйственную систему получил надежное транспортное обеспечение.

Но мир не стоит на месте. За истекшее десятилетие Европейский союз дважды расширялся и теперь в него входят 25 государств, 8 из которых относятся к Центральной и Восточной Европе, включая 3 бывшие союзные республики СССР.

Изменения на политической карте мира затронули и географию транспортных связей. Существенная часть общеевропейских транспортных коридоров превратилась в настоящее время во внутренние транспортные коридоры Европейского Сообщества.

Вместе с тем в последние годы происходило устойчивое укрепление торговых и туристических связей Евросоюза со странами других континентов, в том числе с Азиатским. Наглядным примером может послужить динамика торговли Единой Европы с Китайской Народной Республикой, Республикой Корея и Индией с использованием транспортного потенциала стран СНГ.

Обеспечение межрегиональных, включая евроазиатские, транспортных связей вышло на первый план и Российская Федерация, Украина, Белоруссия, Казахстан играют здесь ключевые роли.

В связи с этим необходимо затронуть некоторые аспекты деятельности международных организаций, в частности Европейской Экономической Комиссии ООН, по развитию межрегиональных

транспортных связей, и охарактеризовать меры, предпринимаемые в этом направлении в странах Содружества.

Одной из основополагающих сфер деятельности ЕЭК ООН в области транспорта является рассмотрение комплексных транспортных проблем. Этими вопросами занимается Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта, представляющая своего рода транспортно-политический орган, который аккумулирует деятельность практически всех других Рабочих групп КВТ ЕЭК ООН, отслеживает изменения в транспортной политике стран-членов ЕЭК ООН, определяет перспективы развития транспорта на европейском континенте с учетом региональных особенностей, рассматривает актуальные методологические вопросы общетранспортного характера.

В последние годы один из приоритетных вопросов, рассматриваемых в рамках ЕЭК ООН, - формирование интегрированной наземной евроазиатской транспортной системы, что является важным компонентом сотрудничества государств Европы и Азии, различных международных организаций, в том числе региональных комиссий Организации Объединенных Наций (ЕЭК, ЭСКАТО, ЭСКЗА и ЭКА). Активизировать деятельность в этом направлении призвана Специальная группа экспертов, создание которой одобрено 65 сессией ЕЭК ООН и первое заседание которой состоялось в марте текущего года в городе Алматы, и в ноябре 2004 в г. Одесса будет очередное Заседание.

В ноябре 2003 г. ряд стран Содружества приняли активное участие в семинаре, проведенном под эгидой ЕКМТ и посвященном развитию транспортной инфраструктуры для расширенной Европы. На семинаре были высказаны предложения о необходимости сохранения коридорного подхода в рамках развития евроазиатских транспортных связей. Обеспечение евроазиатских транспортных связей является долгосрочным приоритетом и включено в глобальный проект по «Наращиванию мощностей межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений (2002-2006 гг.)», одобренный Генеральной Ассамблеей ООН и реализуемый совместно пятью региональными комиссиями ООН (ЕЭК, ЭСКАТО и других).

В связи с этим хочется отметить то, что подход, направленный на всемерное развитие евроазиатских транспортных связей, зафиксированный в Декларациях Первой, Второй и Третьей Международных евроазиатских конференций по транспорту (г.Санкт-Петербург) международными организациями, а также многими странами, СНГ и Европой нашел отражение в Концепции пересмотра общеевропейских зон и коридоров, которая рассмотрена на Межправительственном семинаре в Испании 8 июня текущего года.

Необходимо также подчеркнуть, что формирование новой транспортной сети объединенной Европы должно основываться на Трансевропейских сетях ЕЭК ООН, поскольку они носят интегрирующий характер и уже в значительной степени

«распространены» на Восток.

Плодотворное сотрудничество стран СНГ и ЕС по развитию евроазиатских транспортных связей станет еще одним реальным шагом по созданию Общеввропейского экономического пространства на благо и процветание наших народов.

Спасибо за Внимание.