

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТА

Назарян Г.А., к.э.н., доцент

*Армянский государственный экономический университет (г. Ереван,
Армения)*

Одной из основных тенденций в развитии транспортного комплекса в мире в настоящее время является повышение значения интермодальных и мультимодальных перевозок в совокупной структуре перевозок в условиях глобализации и международной интеграции экономических процессов. Именно развитие комбинированных видов перевозок оказывает интенсифицирующее влияние на развитие мирохозяйственных связей. Возникновение этих видов транспортировки было обусловлено необходимостью снизить издержки, основывающееся на многократной перегрузке с одного вида транспорта (моды) на другой. В своей работе ООН опирается на следующие определения видов комбинированных перевозок: «мультимодальная перевозка – перевозка грузов 2-мя и более видами транспорта»; «интермодальная перевозка – последовательная перевозка двумя и более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта»; «комбинированная перевозка – интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким».

Выделяются 4 фактора развития интермодальных перевозок:

а) пониманием роли процесса «интермодализма» в условиях постоянно изменяющихся потребительских предпочтений и гиперконкуренции производителей на глобальном рынке;

б) необходимостью адекватной и гибкой реакции на изменяющиеся потребительские предпочтения с помощью интегрированной координации потоков товаров и оборудования;

в) осознание современной роли и будущего потенциала «интермодализма» в качестве источника преобразований в информационных и телекоммуникационных технологиях;

г) координация функционирования транспортной инфраструктуры, включая аспекты государственного регулирования и менеджмента, сконцентрированного как на поддержке существующего уровня развития, так и на расширение существующих границ.

В основе интермодализма лежат различия в функционировании видов транспорта как на уровне транспортной системы государств, так и на

межгосударственном уровне, что, в свою очередь, создает большой потенциал для развития. Происходящие технологические и технические преобразования, а также развитие институциональных подходов подтверждают эволюционные процессы в развитии данного потенциала. Интермодальная транспортировка включает в себя использование физической инфраструктуры, непосредственно перевозку грузов и пассажиров, и информационное управление перевозкой с использованием 1 фрахта. В настоящее время сектор интермодальных перевозок находится в начальной стадии своего развития. Интермодализм в будущем станет одним из важнейших конкурентных преимуществ при гиперконкуренции в глобальном масштабе. Развитие данного сегмента перевозок в структуре национального транспортного сектора повышает конкурентоспособность перевозчиков в условиях роста конкуренции на рынке транспорта в международном аспекте.

Важным значением в числе факторов конкурентоспособности перевозчиков является также сбалансированное участие государства в деятельности перевозчиков, выражающееся, прежде всего, в фискальной и тарифной политике. Рассмотрим влияние каждой из них на повышение уровня конкурентоспособности перевозчиков.

Меры фискального характера оказывают достаточно сильное воздействие на функционирование транспортного комплекса региона.. Так, чрезмерная налоговая нагрузка на автотранспортные предприятия Финляндии вынуждает последние переносить свои мощности в соседние страны-члены ЕС – Польша и страны Прибалтики, где разница в налоговой нагрузке (рассчитывалась как совокупность различных налогов и пошлин на автотранспортные средства и горюче-смазочные материалы, а также сборы с пользователей объектов инфраструктуры) составляет до нескольких тысяч евро в пересчете на одно транспортное средство .

С другой стороны, государственными органами может проводиться либеральная, фискальная политика, например, страны «свободного (удобного) флага». Впервые вопрос о переходе судов под флаги Панамы был поднят в 1933 г. Международной Федерацией Работников Транспорта (МФРТ), однако полноценное развитие этого процесса началось после окончания второй мировой войны, а базисные* принципы для стран-участниц «удобного флага» - закреплены в т.н. «Критериях Рошдаля» (1970 г.)².

В настоящее время страны «удобного флага» (СУФ) аккумулируют свыше 20% судов и 46,5% совокупного тоннажа. При этом эти страны демонстрируют наихудшие показатели с точки зрения убыточности. В связи со стремлением выйти из-под юрисдикции МФРТ, новыми тенденциями в направлении оптимизации налогообложения стали: возникновение стран т.н. «второй регистрации» (Норвегия, Дания, Германия и т.д.), формирование соглашений о чартере порожнего судна и т.п., потому очень сложно четко определить критерии для отнесения отношений в сфере транспорта в данном конкретном государстве к критериям группы стран «удобного флага», вследствие того, что различия в условиях для транспортных компаний несущественны. Метод

перехода морских перевозчиков под юрисдикцию СУФ также применяется в прочих секторах транспортного комплекса -вышеназванный пример с автотранспортом Финляндии и т.п. По своему содержанию этот метод аналогичен использованию оффшорных зон с целью минимизации налоговых отчислений, что является несомненным преимуществом с точки зрения перевозчика, как хозяйствующего агента. Помимо минимизации налоговых отчислений, использование условий юридической смены территориальной принадлежности транспортного средства позволяет также снижать затраты на рабочую силу, т.к. экономические отношения между работниками транспортных компаний и владельцами в СУФ не транспарентны для регламентации. Транспортный комплекс указанных стран не получает достаточного развития в силу того, что сокращение фискальной нагрузки на перевозчиков до минимального уровня не создает возможности для инвестирования полученных средств в объекты инфраструктуры, в НИОКР, в смежные сферы (транспортное машиностроение) в СУФ и т.д. Очевидно, что существование СУФ обусловлено мировым движением капитала и необходимостью перераспределения прибавочной стоимости. По итогам проведенного сравнительного анализа, можно сделать следующий вывод: установление оптимального уровня налоговой нагрузки со стороны государства будет способствовать повышению конкурентоспособности транспортного комплекса данного региона.

Помимо вышеназванного, государство выполняет также важную роль в установлении таможенных барьеров. Данные барьеры являются препятствием для транзитного транспортного потока, что, соответственно, негативно сказывается на развитии национального транспортного комплекса. Очевидно, что таможенные пошлины для транзитного товаропотока должны быть минимальными с тем, чтобы стимулировать транзит через территорию. При этом политика применения данной меры нуждается в разработке четкого понятийного аппарата и объектов применения с целью избежать возникновения «серых» схем по уплате таможенных пошлин для товаров, ввозимых непосредственно в страну.

Деятельность перевозчиков на современном этапе функционирования транспортного рынка сопряжена с высокой степенью конкурентной борьбы. Фактически, именно фактор конкуренции дает стимул к развитию транспортного комплекса через перманентное стремление к повышению конкурентоспособности перевозчиков. Подводя итоги рассмотрению данного вопроса, следует отметить, что конкурентоспособность перевозчиков не ограничивается лишь только микроуровнем. Необходим взвешенный комплексный подход симбиоза частноделовых интересов и мер государственного регулирования.

Необходимо обеспечить защиту транспортных предприятий от недобросовестных конкурентов. Многолетний мировой опыт показывает, что взаимоотношения транспортных предприятий, конкурирующих между собой, не могут быть урегулированы ни на основе их обоюдных соглашений, ни путем судебных разбирательств, хотя и то, и другое имеют место в практике

транспортного рынка. Нормальная работа транспортных предприятий в условиях конкуренции требует разработки «правил игры» (какие виды деятельности допустимы для различных предприятий, какие тарифы можно применять, как должны строиться отношения с клиентурой и т.д.) и наличия органа, который следил бы за соблюдением этих правил. Очевидно, что подобные функции должно взять на себя государство.

Таким образом, государственное регулирование транспортной деятельности является, независимо от особенностей действующей экономической системы, объективной необходимостью.

Надо также иметь в виду, что в нынешних условиях, когда транспортный и товарный рынки России еще далеко не сбалансированы, различные виды транспортной деятельности неравновыгодны и под угрозой срыва может оказаться обслуживание отдельных групп потребителей транспортных услуг, система государственного регулирования транспортного рынка должна включать достаточно жесткие административные рычаги.

Основной целью любых мер по регулированию транспортной деятельности должно быть в конечном счете обеспечение достаточного по объему и удовлетворительного по качеству транспортного обслуживания всех групп промышленных потребителей транспортных услуг и населения.

Поэтому любые действия регулирующих органов и местных органов власти, направленные на ограничение деятельности транспортных предприятий или предписывающие им что-либо, должны быть направлены на улучшение обслуживания потребителей.

Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті проф. Балацького О.Ф., м. Суми, 24-26 квітня 2013 р. / За заг. ред. О.В. Прокопенко. — Суми : СумДУ, 2013. — Т.2. — С. 152-156.