**Значение транспорта в мировом хозяйстве.**

**ПЛАН**

Вступление 3

1. Основные направления развития мирового транспорта 5

2. Транспортный комплекс России 10

3. Развитие сотрудничества в области транспорта между Россией и Евросоюзом 16

4. Развитие транспортных коридоров по территории России 22

Заключение 31

Список использованной литературы 32

# Вступление

Транспорт – одно из общих условий производства. Осуществляя перевозки внутри предприятий, между предприятиями, районами и странами, транспорт влияет на масштабы общественного производства и темпы его роста.

Влияние транспорта на жизнь отдельного государства разнообразно и многопланово. Транспорт способствует прогрессивным географическим и структурным сдвигам в размещении производства и населения, росту производительности труда, повышенного уровня жизни населения. Обеспечивая международное разделение труда, массовый туризм и культурный обмен, транспорт вызывает крупные изменения в мировой экономике, культуре и международных отношениях.

С помощью транспорта углубляется специализация и расширяется кооперирование промышленного и сельскохозяйственного производства в национальном и международном масштабах, укрепляется экономическое положение государства в целом.

В условиях России – самой большой по территории страны в мире – транспорт играет совершенно особую роль. Роль не только экономическую, но и политическую и психологическую. Обеспечивая живую связь между республиками и областями России, экономическими районами бывшего Советского Союза, транспорт приобщает миллионы людей к достижениям мировой цивилизации, вовлекает их в процесс активной деятельности – созидательной, экономической, культурной.

В течении последнего десятилетия XX века наука уделяет большое внимание тому, как и с чем человечество войдет в XXI век, что мы с собой возьмем и что оставим там, в прошлом. И это не научные эссе и «размышлизмы», это веяние и требование времени. Человечество очень внимательно изучало исторические, социологические, экономические явления, факты и события, особенно после Второй мировой войны. Общество пришло к естественному и совершенно «прозрачному» выводу – прогресс возможен только тогда, когда все помыслы направлены на экономическое, социальное и культурное развитие.

Проблемы транспорта и транспортного сотрудничества играют весьма важную роль в экономически развитом мире в котором мы живем. Можно много и долго говорить о полезных ископаемых, об объемах извлекаемого сырья и т.д., но транспортная составляющая – это особый разговор. Кстати, в различных публикациях, сугубо научных, научно-прикладных, рассчитанных на широкого читателя, как-то не просматривается транспортная проблематика в контексте глобализации экономики, за исключением лишь некоторых, специализированных материалов, в частности, ЕКМТ.

Основная цель данной курсовой работы состоит в исследовании значении транспорта в развитии мирового хозяйства. Работа состоит из четырех частей в которых последовательно анализируется данная проблема.

# 1. Основные направления развития мирового транспорта

Развитие транспорта в мире после Второй мировой войны происходило, и это естественно, примерно в теми же темпами, что развитие мировой экономики. Однако значительное влияние на развитие транспортных отраслей оказал передел собственности – изменение форм собственности, степень самостоятельности транспортных отраслей в условиях развития рыночных отношений.

В 50-70 гг. в странах-членах ОЭСР наблюдалась тенденция расширения государственной и муниципальной собственности на транспорте и усиление государственного влияния на него. Однако в 80-х гг. наметился процесс денационализации транспорта, переход транспортных предприятий в частную собственность.

По мнению специалистов транспортников ЕКМТ, не исключено, что процесс разгосударствления будет продолжаться и в течении ближайшего периода времени, поскольку предполагается повысить эффективность транспорта, пополнить государственные бюджеты стран и свести к минимуму государственное субсидирование. Однако уже сейчас возникли сомнения в ряде стран относительно эффективности дальнейшего разгосударствления.

Управление транспортом является сложным делом и осуществляется целой системой государственных органов. Общую организацию управления транспортом в таких странах, как США, Японии, в Западной Европе, как правило, проводит единое министерство транспорта, находящееся на государственном бюджете. Оно, однако, не занимается оперативным руководством перевозками и не вмешивается в хозяйственную деятельность транспортных компаний.

В США, например, в условиях многообразия форм собственности и сохранения почти неизменным соотношения между ними прямое государственное влияние на транспорт распространяется главным образом на инфраструктуру.

Так, в целом сохраняется на постоянном уровне соотношение между формами собственности на транспорте и государственное воздействие на него в основном связано с изменением методов регулирования. Начиная с 70-х гг. наметился процесс расширения косвенного государственного регулирования. Вначале под госрегулирование подпал воздушный транспорт, а с 1980 г. – автомобили и железные дороги. В результате заметно снизились тарифы, расширился ассортимент услуг, улучшилось качество обслуживания, повысилась производительность труда, увеличились прибыли транспортных компаний. Однако цели дерегулирования сводятся не только к повышению эффективности. Они предусматривают сокращение потребности государственного сектора в займах, расширение числа индивидуальных акционеров, получение политических выгод и др. Процесс дерегулирования в США, как отмечают специалисты, не завершен и, видимо, будет развиваться.

В странах Западной Европы автомобильные дороги и водные пути со своей инфраструктурой, морские и речные порты находятся в собственности государства или местных органов власти, но перевозки выполняются в основном частными предприятиями. Достаточное распространение получили государственные и муниципальные автобусные компании. Основные авиакомпании почти во всех западноевропейских странах – государственные или смешанные национальные.

Что касается железнодорожного транспорта, то в западноевропейских странах в государственной собственности длительное время находились не только путь и другие постоянные сооружения, но и подвижной состав. Эксплуатировался он государственными или так называемыми национальными компаниями. Для ликвидации убытков железных дорог, совершенствования взаимоотношений с государством, увеличения гибкости управленческих структур и развития общего рынка транспортных услуг правительства ряда стран перешли на новую транспортную политику.

В Японии государство практически владеет только магистральными автомобильными дорогами и незначительной долей инфраструктуры на некоторых других видах транспорта. Основная тенденция в развитии форм собственности на транспорте страны – приватизация. При этом государство сохраняет контроль над акциями вновь образованных железнодорожных компаний. В будущем с улучшением экономического положения железных дорог контроль государства станет менее жестким. Постепенно, по мере сбыта акций на рынке предусматривается полный переход железнодорожных компаний в частное управление.

В 80-е гг. инвестиционные процессы в целом на транспорте США, ФРГ и Японии характеризовались сокращением объемов капитальных вложений. Однако на отдельных видах транспорта наблюдалась некоторая активизация инвестиционной деятельности. Финансовые ресурсы капитальных вложений в транспорт США и ФРГ представляют собой частные, государственные и муниципальные инвестиции. За последние 20-25 лет доля государственных инвестиций снижалась. Как правило, основная доля государственных и муниципальных капитальных вложений направляется на развитие транспортной инфраструктуры.

За двадцать лет последнего столетия внутренний грузооборот в США увеличился более чем в 1,7 раза, в Германии – в 1,6 раза, в Японии – в 1,5 раза. Что касается пассажироперевозок, то рост несколько ниже. Так, в США пассажирооборот вырос в 1,45 раза, в Германии – в 1,47 раза, а вот в Японии – рост в 1,7 раза. Надо вместе с тем напомнить, что рост ВВП в США в последние пять лет 90-х гг. колебался (по отношению к предыдущему году) в пределах от 2,2% в 1999 г. до 3,9% в 1997 г. Для Японии этот показатель варьировался от —2,7% в 1998 г. до +3,9%..

В 70-е гг. в США, а позднее и в Германии, в один из важных источников финансирования частных капитальных вложений стала превращаться система амортизации путем расширения ее функций, выполнявших ранее роль налогового инструмента. В результате общие нормы амортизационных списаний, включающих теперь отчисления не только на реновацию, но и на ремонт, повысились, а амортизационные отчисления были исключены из налогооблагаемой части прибыли.

Практически за двадцать лет не планируется увеличивать или уменьшать сложившиеся «доли» рынка приходящиеся на имеющиеся виды транспорта. Правда имеется рост с 0,1% до 1% по воздушному транспорту, но в абсолютном исчислении эта доля остается мала.

В то же время достаточно существенные подвижки намечаются в Германии. - предполагается, что произойдет рост перевозок по железной дороге, по реке и достаточно ощутимое падение грузооборота, в структуре, по доле, не по абсолютным показателям, у автотранспортных компаний и в других видах транспорта. В США возрастет доля речников, авиаторов, представителей новых видов транспорта. Снизится доля автоперевозчиков, моряков, железнодорожников.

В США предполагается сооружение ряда новых, в основном скоростных железнодорожных пиний С начала 90-х гг. происходит развертывание работ по электрификации железных дорог с увеличением их общей протяженности к 2015 г. в два раза. В результате объем железнодорожных перевозок, выполняемых электрической тягой, существенно возрастет. В странах Западной Европы к 2015 г. намечается построить скоростную сеть железных дорог (140-160 км/ч) протяженностью около 9 тыс.км., т.е. примерно 8% от общей длины сети В Японии будет продолжено строительство высокоскоростных (свыше 160 км/ч) железнодорожных магистралей, имеющих стандартную западноевропейскую колею. До 80% сети шоссейных дорог здесь будут составлять автомагистрали с твердым покрытием, причем все они будут оснащены современным комплексом обслуживающих устройств. В западноевропейских странах длина автомобильных дорог с твердым покрытием также будет возрастать, однако основное внимание сосредоточится на совершенствовании существующей сети. Увеличатся число аэропортов (в основном грузовых) и протяженность внутренних авиалиний.

В США и в западноевропейских странах на водном транспорте намечены дноуглубительные и другие гидротехнические работы, реконструкция и модернизация речных и морских портов. В США скорее всего тоннаж морских судов увеличится на 35%, речных – на 50%. Во всех странах предполагается повышение доли морских судов прогрессивных типов (контейнеро-, лихтеровозов, ролкеров) с более совершенными двигателями На внутреннем водном транспорте развитие флота будет, очевидно, связано с созданием новых типов специализированных судов и совершенствованием конструкций двигателей.

Для совершенствования управления перевозочным процессом на транспорте стран ЕС предполагается связать между собой все существующие национальные железнодорожные компьютерные системы. В международной автоматизированной информационной системе получит дальнейшее развитие применение международной грузовой накладной. Это избавит работников от заполнения полумиллиона бумажных документов в день и окажет существенную помощь в информационном обмене с другими видами транспорта.

На основе современных коммуникационных систем будет продолжено создание логистических систем, охватывающих всю цепь товародвижения с максимально эффективными связями между пунктами зарождения и погашения грузов. Это приведет к дальнейшей оптимизации материальных и информационных потоков в зависимости от ситуации на рынках и перманентному обеспечению экономической конкурентоспособности предприятий транспорта. На транспорте, в первую очередь на автомобильном, находят применение новейшие технологии телематики – интегрированные средства обработки и передачи данных. На базе таких технологий создаются автоматизированные автомагистрали, автомобили оснащаются бортовыми компьютерами и другой современной техникой.

# 2. Транспортный комплекс России

К 1999 г. на транспорте практически были завершены структурные и институциональные преобразования первого этапа рыночных реформ. Можно сказать, что постепенно началась отработка правовых, экономических и административных механизмов, регулирующих транспортную деятельность в новых социально-экономических условиях.

В 1999 г. в экономике страны наметилась тенденция к оживлению и восстановлению реального сектора, что стимулировало возрастание спроса на транспортные услуги, как по объему, так и по номенклатуре.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2003 г. составляла: более 86 тыс.км. железных дорог общего пользования, 916 тыс.км. автомобильных дорог, в том числе 574 тыс.км. общего пользования, 3 тыс.км. трамвайных путей, 398 км метрополитенных путей, 4,7 тыс.км. троллейбусных линий, 89 тыс.км. обслуживаемых судоходных внутренних водных путей. Эксплуатационная длина путей промышленного железнодорожного транспорта составляло 62 тыс.км. По этим коммуникациям ежесуточно в 2003 г. перевозилось 130,6 млн. пассажиров и свыше 28 млн.т. грузов.

Отраслями, находящимися в ведении Минтранса России, в 2003 г. было перевезено 46299 млн. пассажиров и 8432 млн.т. грузов, что составляет 97% пассажирских перевозок и 83% объемов грузовых перевозок, осуществляемых транспортом всех отраслей экономики Российской Федерации. Свыше 90% объемов перевозок грузов выполняется в негосударственном секторе.

Статистикой впервые за последние годы зафиксирован рост перевозок и грузооборота автомобильного транспорта (на 2,8 и 3,4% соответственно).

Объемы международных перевозок грузов в 2003 г. сохранились практически на уровне 2002 г. Общей тенденцией был рост экспортных перевозок при сокращении импорта. Объем транзитных перевозок через территорию России в 2003 г. увеличился на 4,1%.

Рыночная доля российских автомобильных перевозчиков возросла в 2003 г. как на перевозках в страны дальнего зарубежья (с 25,2% до 33,7%), так и в страны СНГ (с 29,3% до 37,4%).

В 2003 г. индексы роста тарифов морского, речного и автомобильного транспорта на перевозки грузов внутри России в течение года были ниже, чем индексы роста цен товаропроизводителей и потребительских цен. Стоимость услуг предприятий транспортного комплекса, таким образом, не относилась к числу ведущих инфляционных факторов.

Финансовое состояние предприятий и организаций транспортного комплекса улучшилось. Количество крупных и средних убыточных предприятий снизилось на 6%. Впервые за последние годы был достигнут положительный сальдированный финансовый результат по крупным и средним предприятиям всего транспортного комплекса.

*Автомобильный транспорт.* За последние 10 лет парк автомобилей в России вырос почти в 2,5 раза. Коммерческий автотранспорт и автомобили, используемые в домашних хозяйствах, становятся все более важным фактором социального и экономического развития.

Отраслевая структура автомобильного транспорта находится в настоящее время в стадии формирования. Основные принципы организации автомобильного транспорта, присущие рыночной экономике (в первую очередь – разделение субъектов отрасли на наемных (профессиональных) перевозчиков, перевозчиков собственных грузов (пассажиров) и некоммерческих эксплуатантов автотранспортных средств), не получили пока должного законодательного закрепления. Эти особенности, в сочетании с масштабами отрасли и неполнотой ее охвата статистическим наблюдением, создают определенные проблемы для достоверной оценки состояния и тенденций развития автомобильного транспорта.

В 2003 г. произошло существенное (на 6,1%) увеличение количества грузовых автомобилей в экономическом комплексе и, впервые за последние годы, зафиксирован рост объема грузовых автомобильных перевозок. В целом, грузовым автопарком всех отраслей народного хозяйства перевезено 5,4 млрд.т. грузов или 102,8% к уровню прошлого года, грузооборот увеличился на 3,4%. Эти показатели следует рассматривать как естественное следствие наметившегося подъема в ряде отраслей экономики.

Общий парк подвижного состава грузового автомобильного транспорта в экономическом комплексе по состоянию на 1 янв. 2003 г. составлял 3300 тыс. грузовых автомобилей, включая пикапы и легковые фургоны: из них на предприятиях всех отраслей экономики – 1950 тыс., на предприятиях подотрасли автомобильный транспорт – 151 тыс.

Анализ реального распределения парка между эксплуатантами затруднен тем, что в настоящее время, во избежание уплаты налога на приобретение автотранспортных средств, значительная доля парка грузовых автомобилей регистрируется как собственность физических лиц, а информация о характере их фактического использования отсутствует.

*Морской флот.* Морской транспортный флот России, включая суда река-море плавания, по состоянию на 1 янв. 2003 г. составлял 988 судов общим дедвейтом 11,6 млн.т. По состоянию на 1 янв. 1999 г. – 1145 судов с общим дедвейтом 12,25 млн.т.

В 2002 г. российскими судоходными предприятиями введено в эксплуатацию 13 судов суммарным дедвейтом 422,4 тыс.т. За счет возвратных средств Фонда Возрождения торгового флота России и заемных средств, построено и введено в эксплуатацию транспортное судно типа «река-море» для Северо-Каспийского пароходства. Из 13 судов на российских верфях было построено три.

Основными источниками инвестиций в строительство флота в 2003 г. были иностранные кредиты, привлеченные российскими судовладельцами в сумме 320 млн.долл. США, и собственные средства судоходных компаний в размере 41 млн.долл. США.

В 2003 г. сохранилась тенденция к сокращению общего тоннажа и увеличению возраста флота, контролируемого российскими судовладельцами. При этом опережающее выбытие из рабочего ядра и активное старение особенно характерны для флота, зарегистрированного в России. Средний возраст российских судов превысил 20 лет, тогда как флот большинства зарубежных стран имеет средний возраст 15-16 лет. В 2002 г. средний возраст составлял 19,5 лет.

Основной предпосылкой возрастания доли флота, контролируемого российскими судовладельцами, но зарегистрированного в иностранных судоходных реестрах, является стремление судовладельцев к снижению налоговой нагрузки и поддержанию своей конкурентоспособности в условиях мирового фрахтового рынка.

Дополнительным фактором, вынуждающим отечественных судовладельцев к переводу судов в иностранные реестры, является необходимость их залога за рубежом для получения кредитов на строительство новых судов.

Суммарный тоннаж флота 9 морских пароходств, представляющих информацию о своей работе в Минтранс России, сократился в прошедшем году на 0,4 млн.т. дедвейта и составил 3,4 млн.т. Бюджет времени на перевозках уменьшился на 130,4 млн. дедвейтосуток или на 10,5%.

Суммарный объем перевозок морским транспортным флотом пароходств, работающим под российской регистрацией, по оперативным сведениям, составил в 2003 г. 30,2 млн.т. грузов. Объем перевозок уменьшился по сравнению с 2002 годом на 5,4 млн.т., при этом в каботаже он возрос на 0,3 млн.т., а в загранплавании уменьшился на 5,7 млн.т.

Обеспечение районов Крайнего Севера является важнейшей государственной задачей, решаемой совместно морским и речным транспортом. В 2003 г. объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера составил 2,15 млн.т., что существенно превысило показатель прошлого года (1,9 млн.т.).

Все предъявленные к перевозке грузы были доставлены по назначению. Вместе с тем, в 2003 г. в организации Северного завоза сохранялся целый ряд проблем, в частности: несвоевременное предъявление грузов для их отправления через морские порты, что привело к неритмичности работы судов и вынудило флот осуществлять значительную часть перевозок за пределами навигационных сроков в экстремальных зимних условиях. Это привело к повреждениям судов и ледоколов и, в конечном счете, к значительному удорожанию доставки грузов; недостаток средств у регионов для закупки необходимой продукции и оплаты ее доставки, включая нефтепродукты и продовольствие для районов Крайнего Севера, а также несвоевременные расчеты с перевозчиками.

*Внутренний водный транспорт*. На 1 янв. 2003 г. на учете в Российском Речном Регистре находилось 34,3 тыс. судов общей грузоподъемностью 13,1 млн.т., имеющих средний возраст 23 года. Из них транспортных судов 9,6 тыс.ед. грузоподъемностью 11,4 млн.т., в том числе сухогрузных – 5,3 тыс. ед. грузоподъемностью 9,3 млн.т., наливных – 1 тыс.ед. грузоподъемностью 2,1 млн.т., пассажирских – 1,2 тыс.ед. пассажировместимостью 177,8 тыс. пассажирских мест, буксирных - 2,2 тыс. ед. мощностью 1 млн.кВт.

Из общего количества транспортных судов 1,2 тыс. (12,5%) с техническим состоянием ограниченным и негодным к эксплуатации. Особенно неблагополучное положение сложилось с судами смешанного «река-море» плавания.

В зависимости от бассейна излишек тоннажа составляет 40-60% от наличия, основная часть транзитных пассажирских судов не эксплуатируется из-за низкой платежеспособности населения.

Из общего количества транспортных судов различного назначения 34,1% отслужили свой срок службы. В 2004 г. по срокам службы подлежит списанию 5,5 тыс. судов, что составит 44,7% от наличия.

Особенно неблагоприятное положение сложилось с судами, предназначенными для загранперевозок, 230 ед. которых подлежит списанию до 2007 г.

Практически исчерпан резерв пополнения флота загранплавания за счет модернизации речных судов, а поступление судов из-за отсутствия средств и кредитов почти прекратилось.

В тоже время в связи с повышением требований международных морских организаций и конвенций в последние годы суда смешанного «река-море» плавания с длительным сроком эксплуатации (20 и более лет) в значительных количествах снимаются с внешнеторговых перевозок, передаются иностранным компаниям для проведения капитального ремонта под залоговые гарантии и оперативное управление.

Практически в 2004 г. предполагается работа на внешнеторговых перевозках не более 650 судов смешанного «река-море» плавания.

В 1999 г. введены камеры и направляющие палы шлюза на Беломорско-Балтийском канале; двустворчатые ворота шлюза на канале им. Москвы; подъемно-опускные ворота и поворотный мост Верхне-Свирского шлюза, двое ремонтных ворот шлюзов и проведена реконструкция дамб на Волго-Балтийском водном пути; шлюзов на Волго-Донском судоходном канале, шлюзов Самарского РГС Волжского бассейна и др.

Мировой опыт показывает, что надежность гидротехнических сооружений должна постоянно обеспечиваться на уровне 98%. В последние годы из-за ограниченного выделения лимита государственных инвестиций и постоянного недофинансирования техническое состояние большинства гидротехнических сооружений, введенных в эксплуатацию 40-60 и более лет назад, вызывает серьезную тревогу, так как ресурс их прочности фактически исчерпан и велик риск аварий при их эксплуатации. Проведенные специализированными проектными организациями обследования и расчеты по возможным авариям показывают, что ущерб от затопления нижележащих территорий при аварии только на одном гидротехническом сооружении превысит общий объем финансирования всех мероприятий, предусмотренных Программой на 1996-2006 гг. В условиях бюджетного дефицита выделяемые капитальные вложения полностью идут только на восстановительные работы по гидросооружениям, находящимся в аварийном состоянии и строительство технического флота, имеющего высокую степень готовности.

# 3. Развитие сотрудничества в области транспорта между Россией и Евросоюзом

Организационная основа сотрудничества. Европейский Союз (ЕС) объединяет сегодня 25 стран. Европейский Союз постепенно превращается в самостоятельный геополитический центр. Об этом говорит, например, факт создания системы раннего предупреждения региональных конфликтов. ЕС предложил мировому сообществу программы содействия региональному сотрудничеству в Европе: для Средиземноморья, стран Балтийского моря, Черноморского бассейна и Евроарктического региона.

Взаимоотношения России с ЕС на ближайший период определяются общей внешнеполитической концепцией нашего государства на европейском направлении. Конкретные пути и задачи развития отношений России и ЕС сформулированы в «Стратегии развития отношений Российской Федерации с Европейским Союзом на среднесрочную перспективу (2000-10 гг.)», которая исходит из объективной потребности формирования многополярного мира, общности исторических судеб народов и ответственности государств Европы за будущее континента, взаимодополняемости их экономик, увязывается с современной оборонной доктриной страны и концепцией обеспечения экономической безопасности. Стратегия учитывает и основную направленность аналогичного документа об отношениях с Россией, принятую в июне 1999 г. Европейским Советом – «Коллективная стратегия Европейского Союза по отношению к России».

Представляется необходимым разобрать основные составляющие «Коллективной стратегии ЕС» и сравнить с подходами российской стороны в области транспортного сотрудничества.

В документе ЕС представлены стратегические цели – твердое намерение работать с Россией на федеральном, региональном и местном уровнях, укреплять стратегическое партнерство с Россией, содействовать интеграции России в более широкую сферу сотрудничества в Европе. Отмечается, что позиции государств-членов ЕС на любых важных форумах будут полностью соответствовать «этой Коллективной стратегии».

В «Коллективной стратегии» отмечается необходимость укрепления демократии в России, указывается, что «…Союз уже сейчас является главным торговым партнером России, а Россия, в свою очередь, обеспечивает значительную часть потребности Союза в энергоносителях». «…Евросоюз также изучит вопрос создания необходимых условий для создания в будущем между ЕС и Россией зоны свободной торговли».

В части II «Сферы деятельности» речь идет об укреплении демократии, гражданского общества в России, об усилении роли консультаций по вопросам экономической политики, о поощрении продолжения курса на проведение структурных и других реформ, на все большее сближение в области законодательства и т.д.

В части касающейся транспорта сотрудничеству между Россией и ЕС уделено не слишком много места. Так, в разделе «Общие проблемы европейского континента» главным образом упор делается на энергетическую проблематику, на вопросы экологии и здравоохранения, борьбы с организованной преступностью. Транспортная проблематика присутствует в подразделе «Энергетика и безопасность ядерных реакторов», в энергетическом, естественно, аспекте и звучит (как намерение ЕС) следующим образом: осуществлять сотрудничество «…путем ускорения ратификации Россией Договора об энергетической хартии и продолжения консультаций по созданию Многосторонней транзитной системы, которая позволит активизировать сотрудничество между Россией и ее соседями по вопросам доступа к российской системе трубопроводов». То есть речь идет о трубопроводном транзите.

В пункте «налаживание регионального и трансграничного сотрудничества и инфраструктуры» указывается подпункт «путем изучения масштабов работ по подключению российской транспортной сети (железных и автомобильных дорог) к трансъевропейским магистралям и поиска взаимоприемлемых путей решения транспортных проблем». Других, более-менее конкретных вопросов транспортного сотрудничества, в документе не просматривается. Основной упор, все-таки делается на развитие региональных связей. Правда, ставятся вопросы совершенствования работы пунктов пропуска на границах в контексте активизации трансграничного и регионального сотрудничества. В общей сложности в документе объемом в 32 страницы термин «транспорт» (транспортные сети и транспортные проблемы) встречается дважды. Это в общем-то показатель, или транспорт не столь важен при создании зоны свободной торговли? Для справки, словосочетаний с корнем «энергетика» гораздо больше.

Вяло прописаны и вопросы сотрудничества в рамках программы TACIS. Судя по всему не следует ожидать больших сдвигов и по данной проблематике.

В данном контексте гораздо более энергичным видится российский документ. В разделе «Развитие общеевропейской инфраструктуры сотрудничества» во всех четырех пунктах указаны наши задачи по развитию транспортного сотрудничества. Поставлены задачи и по развитию транзитных перевозок, и по обустройству транспортных коридоров, и по обновлению и расширению на западном направлении парков транспортных средств и инфраструктуры (вплоть до создания общего парка с заинтересованными странами вагонов и локомотивов), и по транспортно-экспедиционной деятельности, и проблематике, связанной с воздушным транспортом.

Особое внимание в российской стратегии занимает Калининградская проблематика. Отмечена необходимость «…обустроить транспортные связи с материком России».

Постановка вопросов по развитию транспортного сотрудничества между Россией и Евросоюзом в российском документе органично вписывается в стремление России играть важную роль в евроазиатском транспортном транзите. В документе Евросоюза таких идей не просматривается. Хотелось бы отметить еще раз и то, что создание зон свободной торговли, если исходить из мирового опыта – того же Евросоюза в 50-х гг., когда такая зона на первоначальном этапе создавалась, из опыта МЕРКОСУР, ЦЕФТА – то как раз-то на первом этапе и создаются условия для свободного движения товаров, услуг, рабочей силы и капитала, а без развития транспортных услуг, взаимосвязанной транспортной инфраструктуры достижение поставленных задач видится весьма и весьма проблематичным. В целом складывается и вполне логичный ответ на вопрос почему Евросоюз затягивает подписание документов о продлении на Нижний Новгород коридора №2 и на Юг России коридора №9. Кстати, в указанном документе Евросоюза «коридорная тематика» не нашла своего отражения.

Главной правовой базой взаимоотношений остается Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Россией и Евросоюзом 1994 г. (СПС). При этом сразу следует отметить, что сотрудничество в рамках СПС должно осуществляться в тесной координации с процессом присоединения России к ВТО, т. е. с учетом изъятий, предусмотренных в переговорной позиции Российской Федерации.

Целью СПС является содействие политическому, торговому, экономическому и культурному сотрудничеству между Россией и ЕС. Подписанное в июне 1994 г., Соглашение вступило в силу в дек. 1997 г., после ратификации парламентами России, пятнадцати стран-членов ЕС и Европарламентом, открыв тем самым новую страницу в сотрудничестве между Россией и Евросоюзом. В СПС взаимные обязательства сторон изложены в 112 статьях, десяти приложениях, двух протоколах и ряде совместных деклараций, входящих в исходное Соглашение.

Сфера действия СПС довольно широка, она охватывает почти все аспекты торговых, коммерческих и экономических отношений между ЕС и Россией, такие демократические принципы, как уважение прав человека. Нашли отражение и такие проблемы, как обмен передовым опытом и ноу-хау, управление почтовыми системами и сохранение памятников старины и монументов и т.д.

Для обеспечения соблюдения и выполнения положений СПС была создана трехуровневая система – Совет сотрудничества, Комитет сотрудничества и Подкомитеты по соответствующим экономическим сферам деятельности. Кроме того, функционирует Комитет парламентского сотрудничества.

В числе девяти отраслевых подкомитетов наиболее комплексным является Подкомитет по транспорту, телекоммуникациям и космосу объединяющий по существу представителей шести российских министерств и ведомств.

Гармонизация законодательства РФ с Европейской правовой системой логично вытекает из задач современной торговой политики России, которые направлены на эффективную интеграцию страны в мировую экономику и торговлю и включает в себя:

* развитие экспортных возможностей страны и через это – улучшение структуры самого экспорта транспортных услуг;
* обеспечение лучших условий доступа для российских перевозчиков на зарубежные рынки;
* обеспечение достаточной степени защищенности отечественных производителей транспортных услуг в условиях разумно открытой экономики.

Для решения этих задач необходимо устранение препятствий на пути российского экспорта. Сохранение позиций на внешних рынках и дальнейшее наращивание экспорта требуют решения проблем доступа на внешние рынки, устранения необоснованных ограничений в отношении российского экспорта и угрозы их применения в будущем. Решение этих задач возможно через включение России в качестве равноправного участника в международную торговую систему, что открывает перспективу «зарабатывать деньги» на мировых рынках там, где Россия имеет реальные конкурентные преимущества.

В свете этого необходимо отметить, что особенную актуальность для России вопрос унификации и сближения законодательства приобрел на этапе подготовки к вступлению Российской Федерации во Всемирную Торговую Организацию (ВТО) и, в частности, необходимости в связи с этим увязки норм и принципов ГАТС, как одного из основных документов ВТО, с национальным законодательством. Такой позиции и придерживается российская делегация в ходе переговоров на заседаниях Подкомитета. Большое место на переговорах отводилось взаимному ознакомлению с законами и правовыми актами, оказывающими влияние на общий фон нашего сотрудничества.

Представители МПС России активно «пропагандируют» роль российских железнодорожных магистралей в обеспечении сухопутных Евроазиатских транспортных связей. Постоянно отмечается особая роль в этом Транссибирской железнодорожной магистрали (ТСМ), которая является естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора II и способна эффективно осуществлять трансконтинентальные перевозки грузов, включая комбинированные перевозки.

Главный вопрос переговоров с ЕС – это открытие внутренних водных путей России для евросоюзовских экономических операторов. При этом ЕС ссылается на известную статью 39. 3 СПС. Российская сторона, в свою очередь, ставит вопрос о допуске российских судов на некоторые реки стран-членов ЕС, на которые пока такого допуска не имеется. Для более глубокой проработки вопросов допуска судов ЕС на ВВП России у ЕС запрошены объемы грузопотоков, которые намерены «осуществлять» страны ЕС по российским ВВП.

Таковы в общих чертах основные направления сотрудничества между Россией и ЕС в области транспорта.

4. Развитие транспортных коридоров по территории России

Глобализация резко обостряет конкуренцию, что заставляет всемерно удешевлять производство, одновременно не допуская снижения качества продукции. Это не дает окрепнуть национальной промышленности в развивающихся странах, но затрагивает и развитые, ухудшая социальный климат внутри предприятий и вне их, вызывая рост безработицы. Программы либерализации и структурной адаптации в возрастающей степени подчиняют «социальное измерение», или социальную ориентацию национального развития, внешним экономическим силам. Это наблюдается повсюду, особенно в развивающихся странах и в переходных экономиках.

Судя по всему, мир сталкивается с задачей такого управления процессом глобализации, которое бы ограничило ее риски и издержки и максимизировало выгоды.

В послевоенный период постепенная либерализация международной торговли, особенно между промышленноразвитыми странами, представляла собой важный фактор роста уровня жизни, экономического уровня развития страны, да и структурных изменений в экономике в целом. Если в 50-60 гг. наибольшие темпы экономического роста наблюдались в странах развитых, то в 70 гг. резко «пошли» вперед Гонгконг, Тайвань, Корея, Сингапур. Страны-нечлены ОЭСР в настоящее время являются «ускорителями» процессов глобализации, своего рода движущей силой. Мировая экономика в 2020 г. будет отличаться от той, что есть сегодня. При этом различия могут быть такими же большими, как между той экономикой, «в которой» мы живем сегодня и той, что была тридцать лет тому назад.

Особое географическое положение России предопределяет стратегию и политику Российской Федерации, ее экономические развитие. Занимая центральную часть Евразийского континента, Россия объективно играет роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Ее одновременное присутствие в Европе и Азии влияет на содержание экономических, политических, культурных процессов в данных частях света. Занимая огромное пространство, имея выходы к морям, используя большую территорию для международного транзита, а также обладая системой космической, воздушной, морской навигации, Россия благодаря этому владеет и уникальными возможностями участия в международной интеграции и воздействия на глобальные процессы.

Под российским транзитом здесь и далее понимается перемещение через территорию России между двумя таможенными пунктами таможенной границы Российской Федерации грузов третьих стран, под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер экономической политики России.

По сути своей транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории России. Набор транспортных услуг при этом зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов, связистов. Кроме того, транзит является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и его сервисному обслуживанию

Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Как следствие этого – активно развивается транспортное машиностроение и обеспечивающие его отрасли.

В общем случае использование национального трубопроводного транспорта, электропередающих систем для транспортировки газа, нефтепродуктов и электроэнергии из одной страны в другую через территорию Российской Федерации, также является существенным элементом транзитного потенциала страны. Как правило, развитие транзитных возможностей этих систем сопряжено со значительными затратами, далеко идущими политическими и экономическими последствиями для участвующих в проекте государств. Транзит следует рассматривать не только как часть бизнеса вносящая свой вклад в ВВП, но важный элемент международного позиционирования страны.

Целый ряд стран, особенно европейских, таких как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией, используя выгодное географическое положение, превратили транзит в существенные статьи доходов своих бюджетов.

Россия имеет свою нишу в мировом транзитном бизнесе. При этом не следует забывать, что в силу большого геополитического периметра России современные радикальные изменения превратили ее в территорию почти наполовину состоящую из пограничных субъектов, а значит на территории страны находятся 45 субъектов международной транзитной деятельности.

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели своего позиционирования в современном динамично развивающемся мире, в условиях глобальных процессов охвативших все страны. Переливающиеся из страны в страну потоки товаров и услуг, капиталов и людей, глобальные системы коммуникаций и информации, деятельность международных экономических и финансовых организаций и корпораций образовали ткань глобальной экономики, в которую в большей или меньшей степени вплетены все без исключения национальные экономики.

Обращает на себя внимание прогнозируемый стремительный рост международной торговли. Исходя из предполагаемого ее развития, уже в ближайшее время возрастет нагрузка на транспорт.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей потребуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределение грузовых и пассажирских потоков. Рост внешней торговли потребует качественного пересмотра транспортной поддержки. Стандартные подходы к транспортной составляющей в ближайшей перспективе работать будут, но в среднесрочном периоде потребуется глубокий пересмотр и «перелопачивание» классических подходов.

Уже сейчас аналитики терпеливо и скрупулезно просчитывают транспортные издержки, маршруты движения товаропотоков по суше и по воде, исследуют всевозможные взаимозависимости и взаимодополнения между развитием транспорта и электронной торговлей, демографической динамикой и динамикой развития спроса и предложения. Самое пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития стран, регионов обладающих большим транзитным потенциалом.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале будущего столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Дальний Восток. И важнейшая задача России в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение страны как естественного транзитного моста между Европой и Азией.

Каковы основные аргументы, которые могут быть взяты на вооружение иностранными партнерами с целью развития грузоперевозок по территории России транзитом? Насколько выгодно отличаются российские маршруты от других, альтернативных? Чем, наконец, Россия может быть привлекательна для иностранных партнеров?

Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождение грузопотоков, возможных крупных стран-грузовладельцев можно сделать практически безошибочный вывод – доставка товаров в Европу через Россию, будь то по направлению Восток-Запад, или по направлению Юг – Север через Каспий будет осуществлена быстрее. Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов, таких как Роттердам, Гамбург почти в два раза длиннее, чем маршрут пролегающий через Транссибирскую магистраль. Намного короче и трасса Северного морского пути.

Россия обладает транспортной сетью, ориентированной во внешний мир, и при этом имеющую хорошую проходимость внутри национальной территории. Это означает, что для развития транзита нам не нужно создавать новых внутренних коридоров или дополнительных транспортных переходов в сопредельные страны.

Необходимо подчеркнуть, что России нет необходимости привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора (хотя средства для поддержания работы дороги требуются и немалые). Транссиб существует, функционирует. Имеется огромный опыт организации и сопровождения исключительно больших объемов перевозимых грузов. У россиян в руках самый крупный козырь – более короткое время доставки грузов, при всех прочих равных условиях. Скорость доставки грузов по российским железным дорогам существенно возросла.

Крайне важным является и другое обстоятельство. Транспортные коридоры России проходят по регионам исключительно богатым полезными ископаемыми, сырьем. Эти регионы еще пока не растеряли высокоподготовленные квалифицированные людские ресурсы, хотя по многим составляющим процесс приобретает невоспроизводимый характер. С этих позиций просматриваются и другие возможности для развития деловой жизни в регионах, «природно-сырьевая оболочка» не может оставаться незамеченной. Развитие российского транзита безусловно будет способствовать и помогать росту производства, занятости населения в регионах.

И еще. Транзит по российской территории – это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, что немаловажно. Тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств. Транзит – это стабилизирующий фактор. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается жить и функционировать. Уместно отметить и роль Суэцкого канала, и других транзитных маршрутов, зарекомендовавших себя именно с этой стороны. Хорошо развитый и функционирующий транспортный коридор – это стабильная реальность.

Возвращаясь к проблеме развития электронной торговли, торговли через всемирную сеть Интернет, следует отметить, что в данном контексте роль транспорта, роль транспортного транзита резко возрастает, причем даже специалисты «электронного профиля» пока не высказывают какой-то общей точки зрения. Но следует отметить одно обстоятельство. В связи с ростом электронных продаж неумолимо возникнет проблема скоростной доставки заказанных товаров и грузов. Возникает вопрос – насколько, например, морской транспорт, имея не самый скоростной режим доставки грузов, сможет вписаться в зарождаемую систему торговли, в новую «нишу» международной торговли? Ответ напрашивается – скоростным технологиям доставки грузов будут удовлетворять скорее всего воздушный, автомобильный, железнодорожный транспорт. Предстоит проанализировать огромное количество факторов – скорость доставки грузов, расстояние, которое необходимо преодолеть грузоперевозчику, вид транспорта. И здесь на первый план выходит транзитный аспект, новые, более короткие маршруты следования транспортных средств.

Создание и развитие любого транспортного коридора, маршрута подразумевает не только внутренние усилия транспортников. Международное движение грузопотоков организовано и функционирует в многофакторной системе координат. В части касающейся развития евроазиатского транзита по территории России у нас имеются как сторонники, так и те, кто нас не поддерживает, а также страны нейтрально-прагматичной ориентации.

К числу сторонников развития транзитных перевозок по территории России следует отнести, во-первых, Финляндию. Наличие крупных портовых мощностей на Балтике и развитие новых безусловно заставляет их задумываться о загрузке. Являясь членом ЕС, финны пытаются, и не без успеха, создать на границе истинные «врата ЕС в Россию». Они имеют хороший опыт работы на Транссибе еще с советских времен. Заинтересованы в развитии российского транзита и прибалты, для которых транзит, в основном российский, – бюджетообразующий фактор (до 25-30% ВВП).

К сторонникам вероятно следует отнести Корею, Казахстан, Монголию, Японию. Так, конструктивную позицию занимает Казахстан, использующий российские транспортные системы. Японские компании хорошо изучили возможности Транссибирской магистрали, имеют устойчивый интерес к полезным ископаемым, другим природным ресурсам Сибири, старательно и конструктивно работают по транспортной тематике, исходят из приоритетов экономии.

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры страны в целом, а не только проблему одной транспортной отрасли или нескольких смежных отраслей необходимо обозначить следующие задачи:

* включить осуществление проектов транзита в число национальных приоритетов Российской Федерации. Разработать государственную идеологию транзита, взяв в качестве примера достижения других стран, таких как Голландия, страны ЦВЕ и т.д. При этом необходимо иметь ввиду бурно развивающуюся систему электронной торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортного обеспечения.
* на базе наработок транспортных министерств и ведомств разработать программу развития международных транспортных коридоров с учетом того, что они должны обслуживать также и внутренние потребности России.
* снизить налоговое бремя на инфраструктурные проекты, представляющие стратегическое значение для страны с точки зрения налогообложения, в первую очередь НДС, и таможенных пошлин. Мы должны раз и навсегда дать себе ответ: либо мы заинтересованы в строительстве объектов транспортной инфраструктуры, либо мы рассматриваем строительство этих объектов только как источник налоговых поступлений. В этом случае эти объекты будут построены, но не на нашей территории, а, например, в Прибалтике или Финляндии.
* внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, применяемые многими странами (концессии, «построил-оперируй-передай»).
* направлять на реконструкцию инфраструктуры большую часть средств из международных займов. Для России эта величина не превышает 5% общего объема заимствований, в то время как в большинстве стран-реципиентов эта доля составляет зачастую более 60%.
* принимать меры разумного протекционизма в отношении российских транспортных компаний, судовладельцев, портов и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках.
* развивать международное сотрудничества в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу геополитического положения, к российскому варианту транзита. Оценивая поддержку МИД России в решении международных вопросов связанных с развитием транспортной кооперации, видится необходимой потребность в целенаправленных дипломатических шагах для решения неурегулированных проблемных вопросов, имеющих решающее значение для перспектив транзита – статус Каспийского моря, Керчь-Еникальского канала и др.
* для преодоления сложившегося негативного имиджа России, как «черной дыры» в отношении сохранности транзитных грузов потребуется активная PR кампания. Это в определенной степени должно способствовать и координации усилий государственных и коммерческих структур в области развития транзита.

Таким образом, транзит играет большую роль в экономике России. При этом очевидно, что имеются все предпосылки для значительного, в 7-8 раз, увеличения этого вида услуг мировому сообществу.

Это задача национального масштаба имеет прямую связь с изменением структурной политики и экономической стратегии государства. Она коренным образом влияет на геополитическое позиционирование России и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики России в целом.

# Заключение

Основываясь на изложенном выше материале можно сделать вывод, что спрос на перевозки грузов и пассажиров на различных видах транспорта изменяется под воздействием внутренних и внешних факторов. Он является функцией экономического развития стран и регионов, природно-географических условий, размещения природных ресурсов, рынков труда и сбыта, а также уровня покупательской способности населения. До 2015 г. можно ожидать умеренного роста перевозок грузов и пассажиров на уровне средних ежегодных темпов 2-3%. При этом весьма существенно должны измениться конфигурация и объемы перевозок различных видов транспорта. Это объясняется тем, что на развитие магистральных видов транспорта существенное влияние оказывают государственные органы управления, используя широкую гамму средств - преференции, льготные кредиты, дотации, субсидии и т. п.

Кроме того, в развитых странах происходит переход от изолированного физического перемещения материальных потоков к координированному взаимодействию структурных подразделений - поставщиков, перевозчиков, экспедиторов, потребителей. Рыночные связи субъектов хозяйствования оптимизируются в результате достижения согласованных экономических компромиссов. Вместе с тем вмешательство государства в развитие транспорта и конфигурацию грузопотоков приобретает новые масштабы, ощущается диктат ведущих западных держав.

# Список использованной литературы

1. Богорел С. Международные транспортные коридоры и Россия // Компаньон – 2003. - №7, с.21-23
2. Новицкий В.Е. Международная экономическая деятельность. Учебник. М.: Финансы и кредит, 2003. - 465с.
3. Паламарчук В. Транспорт - важное условие экономического роста // Экономика .- 2000.- №6, с.21-23
4. Ревенчук К. Проблемы иностранных инвестиций // Экономика - 2001.- №1, с.8-10
5. Шнирков О. Новый этап внешнеэкономических связей РФ // Экономика - 2002.- №1, с.11-14