

УДК 332.1

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ДАГЕСТАНА)

У.М. Кулдуев

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНЫХ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

В статье рассматриваются торгово-экономические, организационные и иные отношения, возникающие в региональной экономике и государственной системе управления в процессе развития международных перевозок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное сотрудничество, интеграция, транзит, инфраструктура, ВЭС, тариф, транспорт, международные перевозки, таможенный режим, свободные таможенные зоны (СТЗ).

В условиях международного сотрудничества и углубления производственной кооперации, формированию сети международных транспортных коридоров принадлежит центральная роль. Ему отводится особое место в решении транспортных проблем, связанных с расширением межгосударственных транспортно-экономических, культурных и других связей, с созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Республика Дагестан занимает особое геостратегическое положение в евразийском пространстве: она имеет прямой выход к международным транспортным потокам и обеспечивает прямые экономические связи России с Закавказьем, Средней Азией, Казахстаном, Турцией и Ираном, а так же обладает большим потенциалом для транзита международных потоков между Средней и Юго-Восточной Азией, Ближним Востоком и Европой [4].

Международные транспортные коридоры формируются с целью развития и улучшения как грузового, так и пассажирского международного сообщения. Для расширения и повышения качества международных перевозок наряду с трансъевропейскими транспортными коридорами важное значение имеет также

THE IMPACT OF THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT ON THE REGIONAL ECONOMY

U.M. KULDUEV

The article considers the trade and economic, organizational and other relations arising in the regional economy and state governance system in the process of development of international transport.

KEYWORDS: international cooperation, integration, transit, infrastructure, WPP, tariff, transportation, international transportation, customs regime of free customs zone (FCZ).

развитие инфраструктуры транспорта евроазиатского значения в рамках зон экономического сотрудничества. Одной из основных задач формируемой международной транспортной инфраструктуры региона является обеспечение развития евроазиатских экономических связей.

В этой связи, формирование и развитие международных транспортных коридоров на территории Республики Дагестан должно рассматриваться на фоне основных аспектов развития мировой транспортной системы, как одной из составляющих процесса мирового экономического развития.

Россия всегда придавала исключительное значение кавказскому региону как стратегически важному плацдарму для развития контактов с Востоком. В условиях новой геополитики для нее важное практическое значение имеют вопросы приграничного и межрегионального сотрудничества с привлечением позиций Республики Дагестан как своего самого южного форпоста. При этом параметры развития сотрудничества в этом регионе должны соответствовать уровню и масштабности российской политики на прибалтийском и черноморском направлениях [9].

Дагестан находится на стыке многих международных путей и является для некоторых стран по существу единственным выходом на международные рынки, в связи, с чем вопросы дальнейшего развития

транспортного комплекса республики являются актуальными не только для Дагестана. В настоящее время вопросы расширения и укрепления торговых связей, в том числе международных, приобретают все большую значимость. Дагестан является одним из тех немногих регионов Российской Федерации, где получили развитие практически все виды транспорта. Здесь сложилась железнодорожная, автомобильная, морская, воздушная, трубопроводная системы.

В связи с тем, что Каспийское море имеет статус международного, возросла роль морского транспорта как средства связи со странами Прикаспийского региона: Азербайджаном, Казахстаном, Туркменистаном, Ираном, а через Волго-Донской канал – с другими странами. Одним из ключевых объектов транспортной инфраструктуры Северного Кавказа является Махачкалинский транспортный узел, в составе которого функционирует единственный незамерзающий порт России на Каспии с потенциально мощным нефтекомплексом и находящийся в выгодном географическом положении, в зоне международных транспортных коридоров Север – Юг, Восток – Запад [8].

Однако в настоящее время транспортная система республики, способная дать толчок развитию всего транспортного комплекса Северокавказского региона, а также благоприятствовать расширению внешне-экономических связей регионов России со странами ближнего и дальнего зарубежья, практически не использует свои потенциальные возможности [6].

Исходя из вышеизложенного основной целью развития международных перевозок является создание благоприятных условий для эффективного функционирования транспортного узла в регионе, связывающих транспортные потоки «Север–Юг», «Восток–Запад».

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Поддерживать, развивать и укреплять дружественные отношения и взаимное сотрудничество с регионами Российской Федерации и странами ближнего и дальнего зарубежья, придавая большое значение расширению и повышению эффективности внутренних и внешних экономических связей.

2. Совершенствовать транзитные перевозки пассажиров и товаров, включая вопросы разработки более эффективных транспортно-технологических схем, и согласование тарифной политики между различными видами транспорта.

3. Обеспечивать широкий доступ на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта республики.

4. Осуществлять строительство, реконструкцию и модернизацию важнейших объектов транспортной инфраструктуры региона.

5. Обеспечивать безопасность движения транспортных средств, сохранность товаров и охрану окру-

жающей среды в соответствии с общепринятыми стандартами.

Для решения поставленных задач представляется необходимым:

а) Предусмотреть снижение железнодорожных тарифов на провоз транзитных грузов, следующих через Махачкалинское отделение Северокавказской железной дороги как узлового элемента сквозного тарифа.

По мнению аналитиков, снижение железнодорожных тарифов на 30% сделает маршрут конкурентоспособным по цене, что позволит загрузить Махачкалинское отделение, реконструировать Махачкалинский порт, привлечь европейские экспортно-импортные грузы, перевозимые в настоящее время в Иран и из Ирана и Индии через порты Черноморско-Азовского бассейна, а также российские внешнеторговые грузы, перевалка которых осуществляется через казахстанский порт Актау.

На сегодняшний день Махачкалинский порт загружен только на 20% от своей проектной мощности, в то время как значительная часть российского внешнеторгового металла в Иран (70–80 тыс. тонн в месяц) переваливается через Актау. Основной причиной такой ситуации является высокий железнодорожный тариф, резко снижающий конкурентоспособность маршрута [8].

б) Рассмотреть вопрос о снижении пошлин и сборов для транзитных грузов, следующих в страны Центральной Азии и Закавказья. Принять совместное решение Минтранса России и МПС России о льготном тарифе по транспортной схеме в рамках СКЖД и портов Каспийского моря;

в) Пересмотреть транспортно-технологическую схему по перевозке туркменской и казахстанской нефти из Каспийского региона до западных рынков потребления с использованием российской транспортной инфраструктуры.

Стремление загрузить мощности российской транспортной системы дополнительными объемами грузов требует поиска возможностей освоения вновь образующейся грузовой базы. Аналитические исследования, проведенные специалистами Минтранса России совместно с МПС России и другими заинтересованными организациями в рамках выполнения поручения Правительства Российской Федерации от 17.06.98 г. № БН-П10-17054, подтвердили экономическую целесообразность разработки транспортно-технологической схемы, подкрепленной сквозной тарифной ставкой, по перевозке туркменской и казахстанской сырой нефти из Каспийского региона с использованием российских субъектов транспортной инфраструктуры до западных рынков потребления.

Изучение проблем в регионах формирования и состояния грузовой базы, возможностей транспортных и перевалочных мощностей позволило обозначить маршруты следования груза, а именно: из порта Алад-

жа (Туркмения), который расположен в 30 милях южнее порта Туркменбаши (Туркмения) и из порта Актау (Казахстан) танкерами грузоподъемностью до 7000 тонн нефть транспортируется до порта Махачкала, где через нефтебазу ОАО «Роснефть» переваливается на железную дорогу, по которой следует до нефтебазы ОАО «Роснефть» – «Туапсенефтепродукт», там и происходит накопление соответствующей судовой партии для отправки танкерами до портов западных рынков сбыта.

Экономическая и технологическая привлекательность проектируемых транспортных схем Аладжа–Махачкала–Туапсе и Актау–Махачкала–Туапсе очевидна по многим факторам.

Во-первых, во всему маршруту задействованы субъекты российской транспортной и технологической системы оборота нефти.

Во-вторых, это в сущности экспорт транспортно-технологических услуг, где начальная часть маршрута от портов Аладжа и Актау до порта Туапсе – это транзитная перевозка, а затем из порта Туапсе до портов западного рынка соответственно экспорт транспортных услуг.

В-третьих, основные субъекты транспортно-технологической инфраструктуры, участвующие в процессе перевозок, в определенной степени поддаются государственному регулированию.

По мнению экспертов, транспортировка по проектируемым маршрутам приемлема по временным и стоимостным параметрам. Время перемещения одной тонны от порта Аладжа до порта Туапсе (налив и обработка в порту Аладжа – 18 часов, переход Аладжа–Махачкала – 36 часов), слив и обработка в порту Махачкала – 18 часов, время в пути от Махачкалы до нефтебазы в Туапсе – 4 суток (96 часов). Накопление, обработка и налив судовой партии – 96 часов, переход до портов Италии – 144 часа (6 суток) – итого время доставки – 17 суток. Аналогичным образом время доставки от порта Актау составит 16 суток и 8 часов.

Данные схемы позволяют выполнить некоторые другие условия грузовладельца (компании «Мобил» и «Шеврон»), например – требования о едином операторе перевозок и высокой степени гарантии сохранности количества и качества груза. Кроме того, было поставлено условие о размере сквозной ставки на условиях ФОб Туапсе, которая не должна превышать 35 долларов США.

Экспедиторская компания «Морцентр-ТЭК» – участник разработки транспортно-технологической схемы и расчетов на основе своего опыта гарантирует возможность применения единого операционного механизма схемы.

Кроме того, необходимо подчеркнуть, и это очень важно, что при морских перевозках на Каспии планируется линейное плавание с использованием прак-

тически однотипных судов без смены груза, а прогон груза в пределах одной Северокавказской железной дороги позволит использовать систему закрепления определенного возвратного подвижного состава, также без смены груза, что гарантирует сохранность и качество товара.

Применение подобной схемы позволит с достаточной высокой степенью точности формировать судовые партии на нефтебазе «Туапсенефтепродукт». В настоящее время грузовладельцем предъявлено к перевозке 2,0 млн тонн, через год имеются реальные перспективы загрузить туркменской и казахской нефтью отечественные транспортно-технологические мощности до 4,0–6,0 млн тонн. Расчеты специалистов показывают, что при транспортировке 2,0 млн тонн нефти валовой доход российских субъектов схемы может составить до 80 млн долларов США, а в ближайшей перспективе и более. Это позволит поддерживать транспортно-технологическую инфраструктуру российских субъектов в рабочем состоянии, проводить текущую реконструкцию и модернизацию. Кроме того, под налаженную перспективную перевозку и реально предъявленные более высокие объемы грузов возможно получение солидных кредитов для развития портов и нефтебаз.

г) Предусмотреть упрощенные таможенные процедуры при пересечении российской государственной границы.

Представляется целесообразным создание свободной таможенной зоны (СТЗ) «Махачкала-Порт» на территории Махачкалинского международного морского торгового порта.

Таможенное регулирование в СТЗ специфично. В большинстве случаев масштабы таможенного контроля и досмотра сведены к минимуму, может быть отменен жесткий контроль со стороны государства за валютными операциями, введены таможенные льготы. Особый таможенный режим на территории СТЗ предполагает освобождение от пошлин импортируемых и экспортируемых участниками СТЗ товаров, кроме предметов роскоши и тех товаров, экспортно-импортные операции по которым оговариваются особыми правилами и соглашениями.

СТЗ будет также выступать в качестве связующего звена в обеспечении экономического и политического сотрудничества государств и народов, особенно Среднего и Ближнего Востока и Западной Европы.

Близость железнодорожного узла, наличие автомобильных дорог, трубопроводов, различных видов связи и источников информации создают благоприятные возможности для развития транспортной инфраструктуры, обеспечивающей как трансконтинентальный транзит, так и возрастающие объемы перевозок между Северокавказским экономическим и другими регионами Российской Федерации и странами СНГ. В этой связи СТЗ «Махачкала-Порт» может сыграть

определенную стимулирующую роль в экономическом, политическом и социально-культурном сотрудничестве государств и народов Европы и Азии.

Необходимо рассмотреть вопросы эффективного функционирования приграничного и межрегионального сотрудничества Российской Федерации с государствами Каспийского бассейна, в частности двустороннего развития инфраструктуры пограничных переходов (пунктов пропуска) через российско-азербайджанскую границу.

В этой связи необходимо включить в ФЦП социально-политического и экономического развития Северокавказского региона на период до 2020 года финансирование строительства важнейших транспортных магистралей;

а) Осуществлять финансирование расходов по модернизации и реконструкции Махачкалинского международного морского торгового порта, а также Махачкалинского международного аэропорта [7].

Необходимость разработки перспективных направлений развития транспортной инфраструктуры региона в рамках «Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан до 2020 года», обусловлена:

- выходом экономики Дагестана на качественно новый этап своего развития, основанный на макроэкономической стабильности, высоких темпах роста, расширении инвестиционных возможностей, а также переходом от экспортно-сырьевого к инновационному типу развития и социально-ориентированной модели развития общества;
- завершением в транспортной сфере базового этапа рыночных реформ, охватившего структурные и институциональные преобразования во всех подотраслях транспорта;
- наличием системных проблем в развитии транспортно-дорожного комплекса Дагестана, необходимостью устранения инфраструктурных ограничений долгосрочного развития экономики республики;
- необходимостью учета на региональном уровне приоритетов российской транспортной стратегии, а также разрабатываемых стратегических документов развития экономики и отраслей транспорта Российской Федерации.

Решение всех этих проблем требует комплексного государственного планирования и регулирования развития транспортной системы. При этом очевидно, что этот процесс должен опираться не только на анализ общего состояния транспортной системы страны, но и на изучение факторов и препятствий развития международных перевозок в отдельных регионах. При разработке мероприятий следует учитывать особенности развития экономики отдельных регионов, структуру и уровень развития региональных транспортных систем.

ЛИТЕРАТУРА

1. АДАМЕСКУ А., КИСТАНОВ В., САВЕЛЬЕВ В. О совершенствовании административно-территориального устройства Российской Федерации. Проблемы комплексного регионального развития. М., 2007.
2. По Материалам министерства по национальной политике, информации и внешним связям РД, 2014.
3. НАГДИЕВ С.А., ЧЕРКОВЕЦ О.В., ГАЗИМАГОМедов Р.К. Глобализация мировой экономики и регионы России. М., 2005.
4. По материалам Министерства экономики РД, 2014.
5. РИКК Ш. Методические материалы по организации приграничного сотрудничества местных и региональных властей Европы. Страсбург, 2007.
6. БОЛЬШАКОВ В. Каспийский регион в геополитике страны: Махачкалинскому порту – ускоренное развитие // Транспорт России. 2010. № 26.
7. Материалы Министерства промышленности, транспорта и связи РД, 2014.
8. КУЛДУЕВ У.М. Роль международных перевозок в развитии ВЭД Республики Дагестан // Вестник РАЕН. 2011. Т. 11. №6.
9. НАЙДЕНОВ И.В. Социально-экономическое развитие и инвестиционная привлекательность регионального транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2002.

Кулдуев Усбалав Магомедович, аспирант Института региональных экономических исследований.

✉ 119002, г. Москва, пер. Сивцев Вражек, д. 29/16, тел.: +7 (499) 241-60-95, e-mail: kulduev88@mail.ru