

Формирование рациональных решений для российского экспорта транспортных услуг при поставках нефтепродуктов на «Пространстве 1520»

УДК 339.564:656
ББК 65.428
Г-707

*О.В. Горчакова,
Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии
внешнеторговых сделок - соискатель*

Аннотация

В статье рассмотрены подходы к совершенствованию организации транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности и экспорта транспортных услуг при поставках нефтяных грузов на «Пространстве 1520». Автором выявлены проблемы осуществления транспортировки грузов на пространстве с колеей 1520 мм, объединяющего страны бывшего СССР, Финляндию и Монголию. На основе анализа современных требований к обеспечению транспортно-логистической деятельности автором сформулированы подходы к совершенствованию поставок нефтепродуктов из Российской Федерации в страны СНГ и Ближнего зарубежья. Особое внимание в статье уделено перспективным направлениям совершенствования транспортно-логистического сервиса, технологий поставки нефтяных грузов, а также необходимости принятия всесторонних мер по формированию согласованных принципов тарифной, налоговой и таможенной политики государств – стран СНГ в целях дальнейшего развития экспортных перевозок и оказания транспортных услуг при поставках нефтяных грузов в рамках «Пространства 1520». Сделан вывод о возможности формирования единого транспортного пространства как конкурентоспособной и транспортной системы, который может и должен быть использован Россией и странами, входящими в Евразийский экономический союз и «Пространство 1520».

Ключевые слова: экспорт, нефтепродукты, транспортные услуги, «Пространство 1520», эффективность.

Improving the supply of oil cargo through the «Space 1520»

*O.V. Gorchakova,
Russian Foreign Trade Academy,
Department of foreign trade and international transactions - Postgraduate student*

Abstract

The article considers approaches to improving the organization of transport support for foreign economic activities and exports of transport services for oil cargo deliveries through the “Space 1520”. The author reveals the transportation issues through the “Space” with 1520 mm of railways, uniting the countries of the former USSR, Finland and Mongolia. Based on the analysis of modern requirements to transport and logistics, the author has formulated approaches to



improving the supply of petroleum products from the Russian Federation to the CIS countries and the Middle Abroad. Particular attention is paid to the promising directions for improving the transport and logistics services, the technologies for the delivery of oil cargoes, as well as the need to take comprehensive measures to formulate agreed principles for tariff, tax and customs policy of the CIS countries to enhance export transportation and provide transportation services in deliveries of oil cargo within the framework of the "Space 1520". The conclusion is drawn on the need to use the European experience in the formation of a single transport space as a competitive transport system, which could and should be used by Russia and the countries belonging to the Eurasian Economic Union and the "1520 Space".

Keywords: export, oil products, transportation services, "Space 1520", efficiency.

В современных условиях глобализации дальнейшее развитие экспорта нефтепродуктов и оказания транспортных услуг для их поставок при участии железнодорожного транспорта на пространстве СНГ связано с эффективным использованием нескольких транспортных систем – уже существующей системы экспортных поставок нефтепродуктов, формирующейся единой транспортной системы ЕАЭС и непосредственно системы «Пространства 1520», основы которой были созданы еще во времена СССР.

При этом важно отметить, что все страны, входящие в ЕАЭС, имеют национальные железные дороги с одинаковой шириной колеи – 1520 мм, что объединяет всех их, а также страны, имеющие такую же ширину железнодорожной колеи (Украина, Молдова, Латвия, Литва, Эстония, Армения, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Грузия, Узбекистан, Таджикистан, Туркмения, Финляндия и Монголия) в единую железнодорожную сеть. Формирование «Пространства 1520» основано на одинаковом технологическом подходе при обеспечении ширины железнодорожных путей на значительном географическом пространстве. В данном случае использование железнодорожного транспорта для экспортных поставок нефтепродуктов и оказания достаточно широкого, комплексного спектра услуг именно в части перевозки нефтепродуктов является перспективным и возможным к реализации в действительности, в частности следует иметь ввиду не только поставка на экспорт нефтепродуктов до портов (Литвы, Латвии, Финляндии и т.д.), которые уже осуществляются в регулярном режиме, но и оказания широкого спектра услуг по поставке нефтепродуктов непосредственно грузополучателю в прямом международном железнодорожном сообщении. Для этого есть все необходимые предпосылки, в том числе единое правовое поле для реализации таких сообщений на «Пространстве 1520».¹

¹ Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортеру. // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. - №5. с. 73

Таким образом, на той базе инфраструктурного развития сети железных дорог, уже имеющегося взаимодействия стран «Пространства 1520», и нормативных документов, создаваемых и принимаемых странами, входящими как в ЕАЭС, так и в «Пространство 1520», можно говорить о совершенном реальном претворении в жизнь, а также дальнейшем развитии экспорта транспортных услуг при поставке нефтепродуктов на экспорт. Взаимодействие государств и их национальных железных дорог в рамках «Пространства 1520» имеет несомненное преимущество для транспортировки нефтепродуктов и оказания экспорта транспортных услуг с помощью услуг железнодорожного транспорта.

Более того, следует отметить, что такое совмещение (услуги и товара) возможно на базе формируемого общего рынка нефти и нефтепродуктов странами-участниками ЕАЭС, который предполагается создать в форме электронной (биржевой) площадки к 2025 году.² В 2010 году участники Единого экономического пространства подписали соглашения, определившие единые принципы и правила регулирования деятельности субъектов естественных монополий, порядок организации, управления, функционирования и развития общих рынков нефтепродуктов (биржевой площадки) Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, позднее ставшие частью Договора о ЕАЭС и зафиксировавшие важнейшие договоренности сторон в сфере транспортировки и экспорта нефтепродуктов³. Соответственно, можно смело говорить о возможности сформировать и продавать на экспорт не только сам нефтепродукт, но в комплексе с услугой по его доставке, что и позволит Российской Федерации сделать первые реальные шаги к экспорту именно транспортных услуг, пусть и первоначально это будет реализовано только на примере нефтепродуктов. В данном случае реализация такой услуги просто будет проще и легче, но в перспективе шаг за шагом можно будет наблюдать развитие транспортных услуг и продажи этих услуг на экспорт, как непосредственно совместно с товаром, так и как самостоятельную услугу, безусловно, в том числе, и с точки зрения транзитной услуги.

Но анализируя и рассматривая в перспективе привлекательность имеющейся транспортной инфраструктуры стран СНГ и стран ЕАЭС, в частности железнодорожной инфраструктуры «Пространства 1520» в целом, ее оснащенность, модернизацию и потенциал можно наблюдать достаточно низкие показатели оценки уровня развития транспорта, а также качества и уровня оказываемых транспортно-логистических услуг сегодня по сравнению с другими странами, такими как страны Европейского союза (Германия, Австрия, Финляндия и др.), Швейцария, США, Китай, Сингапур и др.

² Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org>.

³ Интеграция углеводородов // В. Степовой // Российская газета. – 2015. - № 6784 (213) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rg.ru/2015/09/23/rinok-neft.html>.



Анализ статистических данных, логистических и, в частности, транспортных услуг в глобальном смысле показывает, что, несмотря на хорошее территориальное расположение и обширную территорию Российской Федерации и стран «Пространства 1520», наличия выхода к морям и вариативности видов перевозки, эта сфера услуг сегодня развита достаточно слабо и малопривлекательна для иностранных государств и их бизнес-субъектов.

Так, для эффективного транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности нефтепродуктов и экспорта транспортных услуг нужны, в первую очередь, единые перевозочные и инфраструктурные технологии, рациональные пути освоения перевозок нефтеналивных грузов и их согласованное инновационное развитие. Конкуренентоспособность перевозок нефтепродуктов именно по Российским железным дорогам, посредством прямого международного железнодорожного сообщения или использования его в качестве транзита по территории РФ как альтернативного вида транспорта для перевозки таких родов грузов можно повысить также путем достижения высоких качественных характеристик – срочности доставки груза, повышения скорости, сохранности, ритмичности перевозок. Такие факторы с невысокими показателями пока негативно влияют на качество самой транспортной услуги и, тем самым, сдерживают развитие торгово-экономических отношений со странами и регионами.

Среди системных проблем грузовых перевозок, в частности в рассматриваемом аспекте – грузовых перевозок на экспорт нефтепродуктов железнодорожным транспортом при формировании единой электронной площадки по продаже нефтепродуктов вместе с комплексом услуг по транспортировке данного груза⁴, – препятствующих развитию высококачественного транспортно-логистического сервиса в странах ЕАЭС, СНГ и Балтии, наряду с характерными проблемами железнодорожной сферы (инфраструктурные ограничения, дефицит современного подвижного состава) можно выделить:

- Отсутствие системного управления функционированием международных транспортных коридоров на международном уровне;
- Отставание логистических технологий от мирового уровня;
- Институциональные ограничения в системе управления комплексными логистическими сервисами;
- Недостаток финансовых ресурсов у железнодорожных администраций;
- Слабая вовлеченность участников регионального рынка транспортных услуг в логистические цепочки крупнейших мировых производителей⁵.

⁴ Комплекс услуг по доставке включает в себя, кроме непосредственной транспортировки, услуги по хранению, погрузке, выгрузке, перевалке и пр.

⁵ Пространство 1520: проблемы и перспективы железных дорог России // П.В. Куренков, О.В. Мельникова, И.А. Солоп // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - №7. - С. 9-10

Несмотря на все вышеперечисленные проблемы, перспективы транспортно-логистического развития экспорта транспортных услуг в странах «Пространства 1520» можно оценить в глобальном смысле в большей степени как позитивные, нежели чем негативные. Таким образом, если говорить о комплексном формировании транспортной инфраструктуры посредством продажи транспортных услуг на экспорт совместно с товаром – нефтепродуктами в качестве единой услуги в целом, необходимо аккумулировать и систематизировать то, что имеет Российская Федерация сегодня. Это необходимо для понимания базы, на основе которой можно формировать и развивать задуманное. С точки зрения экспорта нефтепродуктов и условий международных договоров купли-продажи, перевозки, маршрутов и пр. картина нам ясна и понятна, более того нефтяные игроки на рынке как в России, так и в рамках ЕАЭС определены, и существуют на рынке достаточно продолжительное время.

Все производители и поставщики (трейдеры) нефтепродуктов известны и доступны для взаимодействия и внедрения тех или иных проектов, в том числе и логистического характера. Более того, нефтяные компании ведут достаточно активную политику в части претворения в жизнь концепции по формированию единого рынка купли-продажи нефтепродуктов в рамках ЕАЭС. В то время, с точки зрения именно транспорта, в настоящем моменте мы имеем возможность понять и привлечь к взаимодействию в реализации такого комплексного проекта только компаний-операторов (владельцев железнодорожного подвижного состава), а также компаний, работающих на рынке морских перевозок и шиппинга особенно в части перевозок нефтепродуктов. Но подобного рода компании оказывают только отдельные части всей комплексной услуги, которую предполагается представлять в рамках такой электронной торговой площадки. Крупные международные транспортно-экспедиторские компании, аккумулирующие в себе все направления необходимые для оказания качественной и комплексной услуги, на рынке сегодня представлены крайне скудно, а в части международной доставки нефтепродуктов не представлены вообще. Сегодня смело можно сказать, что непосредственно сами продавцы нефтепродуктов, в большинстве своём, вынуждены отдельно заказывать железнодорожный подвижной состав у операторов, отдельно фрахтовать морское или речное судно, отдельно заключать договор хранения нефтепродукта, что, соответственно, влечет за собой наличие большого объема контрактов, проблем с согласованием времени перевозки и сочленения маршрутов, а также согласования прочих условий доставки, оформления документов и пр.

Помимо всего прочего, в России отсутствуют какие-либо барьеры по входу на внутренний рынок транспортно-экспедиторских и транспортно-логистических услуг. Эта сфера является полностью открытой и не имеет каких-либо ограничений и системного учета. Похожая ситуация и в странах бывшего СССР, входящих в «Пространство 1520». Отследить количество транспортно-логистических компа-



ний, находящихся на территории «Пространства 1520» представляется достаточно проблематичным, соответственно крайне сложно сформировать эффективную торговую площадку по продаже на экспорт комплексных транспортно-логистических услуг.⁶

Помимо всего прочего, имеет место недостаток информации и организационного взаимодействия профессиональных участников рынка международных транспортно-экспедиторских услуг, а также отсутствие публичных (общедоступных) информационных систем, которые могут оказать поддержку участникам ВЭД и международным экспедиторам и логистическим провайдерам в отношении тарифов, правил и условий перевозки грузов. Можно сказать, что государство должно более активно участвовать в информационной поддержке участников рынка и содействовать их взаимодействию между собой, способствовать организации единой площадки формирования и предоставления транспортно-логистических услуг, поддерживать такое развитие в финансовом, институциональном и инфраструктурном аспекте⁷. Отечественные международные экспедиторы и логистические провайдеры слабо присутствуют на российском рынке. На территории России отсутствует и не сформировано централизованное управление транспортно-инфраструктурной деятельностью на основных направлениях перевозок внешнеторговых грузов, в том числе нефтепродуктов.

Нормативно-правовое регулирование транспортно-экспедиторских услуг также находится на низком уровне, существующие законодательные акты достаточно устарели, содержат большие пробелы и не могут быть применены в новых реалиях. Следует более активно заниматься нормотворчеством и претворением его в жизнь. Отсутствие новых разработок, а также работ по актуализации действующего законодательства в части транспортной и транспортно-экспедиторской деятельности создает трудности экспортёрам нефтепродуктов и тем компаниям, которые эти поставки реализуют, затрудняет представление транспортных и транспортно-логистических услуг на мировой арене. Сегодня такие разработки нужны уже не национальном уровне, а на стран-участниц ЕАЭС.

Таким образом, анализируя комплексно всю ситуацию в части развития транспортно-экспедиторских, транспортно-логистических услуг на территории России и всего Пространства 1520 можно говорить о том, что имеют место программы развития транспортной отрасли, проекты законов, международные соглашения

⁶ Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник, 2016, №1, С. 79.

⁷ Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. 2012, №8, С. 58-67

и т.д., но нет реализации всего этого в действительности. Государство реализует международные проекты формально, не интересуясь, работают ли они и насколько удобны в использовании. Многие так и остаются в виде проектов, и попытки реализовать переносятся регулярно на неопределенные сроки, либо вообще реализуется то, что совсем незначительно и крайне однобоко, тем самым не позволяя говорить полноценно о реализации проектов по экспорту транспортных услуг, развитию транспортных площадок и т.д.

России нужна четкая государственная система транспортно-логистического обеспечения экспортных поставок как в целом, то есть любого груза, так и в частности в рамках исследуемой проблемы – экспорта нефтепродуктов, сопровождаемого экспортом транспортных услуг на «Пространстве 1520», удовлетворяющая интересам бизнеса, и приносящая экспортные доходы стране.

Сегодня рынок международных транспортно-логистических услуг в России – это рынок невидимка, рынок, находящийся в институциональной и информационной тени. Он как бы существует, но ни государство, ни участники внешнеэкономической деятельности не имеют о нем ни информации, ни реального представления⁸. Опять-таки, следует четко определить эти компании для понимания их возможностей, дальнейшего использования и развития. Но как можно наблюдать сегодня на базе программ ОАО «РЖД», мы имеем лишь небольшое представление о наличии транспортных компаний – операторов подвижного состава (владеющих вагонами) и всё. О транспортных компаниях, оказывающих, помимо прочего, складские услуги, услуги по перевалке грузов, а также перевозку отличными от железной дороги видами транспорта, особенно в автомобильном секторе, какая-либо понятная, четкая и актуальная информация отсутствует в принципе. Тем самым, выбирая определенный сегмент, а именно вид груза – нефтепродукты и вид перевозки – железная дорога, направление – экспорт (страны ЕС и Азии), мы можем попробовать реализовать прежде всего учет и возможности международных транспортных компаний в данном сегменте, которые оказывают часть услуг и потенциально могут оказать услуги шире, можем сформировать нормативную базу для конкретного вида и конкретного груза и осуществить реализацию экспорта такой услуги в рамках электронной торговой площадки по купле-продаже и комплексной доставке нефтепродуктов в рамках ЕАЭС. Тем самым проверив, как это работает, что необходимо для бизнеса, что необходимо государству, и где есть пробелы и т.д. Сделать это, на первых порах, в одном сегменте гораздо проще и понятней. Более того дальнейшее развитие и формирование подобных схем будет основано на предыдущем опыте.

⁸ Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник, 2016, №1, С. 79.



Таким образом, суммируя все вышеизложенное, следует отметить, что видя сегодняшние реалии и прогнозируя дальнейшее развитие, необходимо все же рассматривать возможность параллельного формирования двух баз для дальнейшего их объединения и интеграции, а именно в рамках ЕАЭС – рынка нефтепродуктов, в рамках «Пространства 1520» – транспортной составляющей проекта. По факту такого формирования можно рассматривать соединение в необходимой части этих двух составляющих – одновременной продажи на экспорт товара и транспортной услуги, что повлечет определенно экономическую выгоду и для государства, и для бизнеса. Кроме того, это окажет непосредственное влияние и на транспортную инфраструктуру в части её загрузки, позволит распределять транспортные потоки и действительно использовать транзитный потенциал Российской Федерации в полной мере.

Решения, принимаемые сегодня, определяют, будем надеяться, облик транспортного пространства Евразии к 2050 году. Поэтому уже сегодня важно ставить конкретные ориентиры развития «Пространства 1520» на отдаленное сейчас будущее. Пока такие конкретные проработки в странах СНГ, ЕАЭС отсутствуют. Однако у европейских коллег есть опыт формирования «Дорожной карты создания Единого европейского транспортного пространства – конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», который может и должен быть использован Россией и странами, входящими в ЕАЭС и «Пространство 1520». Всё это в полной мере будет иметь непосредственное отношение и к повышению эффективности российского экспорта транспортных услуг при экспортных поставках нефтепродуктов при участии железнодорожного транспорта.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 08.05.2015) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org> (Dogovor o Evrazijskom jekonomicheskom sojuze (podpisan v g. Astane 29.05.2014) (red. ot 08.05.2015) // Oficial'nyj sajt Evrazijskoj jekonomicheskoj komissii [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

Интеграция углеводородов // В. Степовой // Российская газета. – 2015. - № 6784 (213) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rg.ru/2015/09/23/rinok-neft.html> (Integracija uglevodorodov // V. Stepovoj // Rossijskaja gazeta. – 2015. - № 6784 (213) [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa)

Куренков П.В., Мельникова О.В., Солоп И.А. Пространство 1520: проблемы и перспективы железных дорог России // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015, №7, С. 9-10 (Kurenkov P.V., Mel'nikova O.V., Solop I.A. Prostranstvo 1520: problemy i perspektivy zheleznih dorog Rossii // Transport: nauka, tehnika, upravlenie. - 2015, №7, S. 9-10)

Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортёру. // Российский внешнеэкономический вестник. - 2016. - № 5. С. 71 – 81 (Holopov K.V. SMGS: novye pravila mezhdunarodnyh

zheleznodorozhnyh perevozok грузов. Chto objazatel'no nado znat' ob jetom jeksportjoru. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. - 2016. - № 5. S. 71 – 81)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник, 2016, №1, С. 68-81 (Holorov K.V., Sokolova O.V. Problemy funkcionirovanija i osnovnye napravlenija postroenija i regulirovanija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskikh i transportno-jekspeditorskih uslug // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2016, №1, S. 68-81)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. №8. С. 58-67 (Holorov K.V., Sokolova O.V. Problemy i napravlenija regulirovanija mezhdunarodnoj i nacional'noj transportno-jekspeditorskoj dejatel'nosti v Rossii // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2012. №8. S. 58-67)

