

Механизм оказания консультационной поддержки в зоне транспортного коридора Организации Черноморского Экономического Сотрудничества

DOI 10.22394/1726-1139-2017-8-176-179

Быков Алексей Игоревич

Санкт-Петербургский институт внешнеэкономических связей, экономики и права
Аспирант кафедры экономики и менеджмента

РЕФЕРАТ

Автором исследуются современные тенденции реализации проекта Черноморского международного транспортного коридора. Анализируются условия взаимодействия между странами-участницами Организации Черноморского Экономического Сотрудничества. Предлагаются направления консультационной поддержки при реализации проекта «Черноморское кольцо». Рассматриваются основные составляющие механизма оказания консультационной поддержки в зоне транспортного коридора Организации Черноморского Экономического Сотрудничества.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

проект «Черноморское кольцо», консалтинговые услуги, Организация Черноморского Экономического Сотрудничества

Bykov A. I.

The Mechanism for the Provision of Advisory Support in the Area of Transport Corridor of Black Sea Economic Cooperation Organization

Bykov Alexey Igorevich

St. Petersburg Institute of Foreign Economic Relations, Economics and Law (Russian Federation)
Graduate student of the Chair of Economics and Management

ABSTRACT

Examines current trends in project implementation, international black sea transport corridor. The conditions of interaction between the member countries of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation. Offers directions consulting support during implementation of the project «Black Sea Ring». Discusses the basic components of the mechanism for providing Advisory support in the area of transport corridor of Black Sea Economic Cooperation Organization.

KEYWORDS

the project «Black Sea Ring», consulting services, Black Sea Economic Cooperation Organization

Исследование проблем реализации проекта «Черноморское кольцо» позволило автору сделать вывод о том, что основной из них является недофинансирование проекта. В свою очередь, ограниченный объем финансовых ресурсов, поступающих на реализацию проекта «Черноморское кольцо», автор связывает с отсутствием эффективного взаимодействия более чем двух сторон — участников проекта. Помимо финансовых ограничений, в реализации проекта «Черноморское кольцо» фактором, сдерживающим окончание реализации проекта, является изменение геополитической ситуации.

Происходящие изменения в экономике и политике приводят к пересмотру приоритетов каждой из сторон. Все это в конечном счете влияет на стратегическую переори-

ентацию проекта «Черноморское кольцо». Таким образом, изначально поставленная цель — усиление географической целостности Черноморского региона — подменяется целями более частного порядка каждой отдельной страной-участницей ОЧЭС¹.

В частности, в результате воссоединения Крыма с Россией была нарушена целостность проекта «Черноморское кольцо». В 2014 г. Украина инициировала пересмотр маршрута кольцевой дороги. При обращении к ОЧЭС Украина предложила исключить из проекта «Черноморское кольцо» крымский участок. Кроме того, Украиной был затронут вопрос правового статуса дорожной сети Крыма². Подобные решения привели Россию к необходимости активизировать консультационную помощь с целью найти техническое решение поставленных задач.

Отметим, что изначально проект «Черноморское кольцо» был инициирован Российской Федерацией. В условиях изменения территориальных границ, Россией было обосновано положение о том, что маршрут автомагистрали уже согласован с международными автомобильными перевозчиками Черноморского региона. Таким образом, возникающие проблемы в целом решаются в двустороннем формате. Кроме того, во многом доминирующими становятся внутристрановые задачи, не учитывающие интересы других стран-участниц ОЧЭС. Подобные тенденции в процессе реализации проекта «Черноморское кольцо» свидетельствуют о том, что в дальнейшем, после окончания проекта, обслуживание автомагистрали также будет сопряжено с определенными трудностями, которые, по-видимому, будут решаться в рамках двустороннего формата.

Такое положение не позволяет рассматривать проект «Черноморское кольцо» как целостный, что требует, по мнению автора, пересмотра основ его реализации. Тем не менее в настоящее время продолжается строительство автомагистрали вокруг Черного моря. Кроме того, в данный проект в одностороннем порядке включаются другие проекты, что еще более усложняет процесс восприятия проекта «Черноморское кольцо» как цельного проекта. В этой связи особую актуальность приобретают меры по активизации процесса достижения поставленных целевых ориентиров развития.

Среди основных из них автор считает необходимым выделить мероприятия по обеспечению адресной информационно-консультационной поддержки. На наш взгляд, в условиях повышения значимости транспортной сети и необходимости рассмотрения ее как инфраструктурного элемента развития других отраслей и сфер деятельности, меры информационно-консультационной поддержки следует рассматривать в единстве комплекса таких мер, как финансовая поддержка, имущественная поддержка, административная и налоговая поддержка.

При этом оказание консалтинговых услуг следует осуществлять по всем указанным направлениям. По мнению автора, информационная поддержка приобретает в современных условиях особый статус, так как позволяет обеспечивать конкурентные преимущества объекту исследования. Кроме того, именно информационная поддержка позволит в будущем обеспечить доступность выходов в рекреационные зоны государств Черноморского бассейна при реализации проекта «Черноморское кольцо». Таким образом, механизм оказания консалтинговых услуг в процессе строительства автомагистрали вокруг Черного моря должен опираться именно на информационную поддержку, характеризующуюся не только актуальностью, но и своевременностью предоставления.

¹ Организация Черноморского Экономического Сотрудничества [Электронный ресурс]. URL: <http://cat.convdocs.org/docs/index-194373.html> (дата обращения: 10.06.2017).

² Черное море в кольце: Россия начинает строить кольцевую автодорогу вдоль всего побережья [Электронный ресурс]. URL: <https://aftershock.news/?q=node/406048&full> (дата обращения: 10.06.2017).

В свою очередь, информационная поддержка позволит активизировать финансовую, экспортную, юридическую и технологическую деятельность, а также связанные с ними виды консультирования. Комплексность консалтинговых услуг должны обеспечить целевые программы развития. В этой связи развитие отечественной транспортной сети следует рассматривать в единстве с реализацией мер, направленных на развитие Черноморского региона. При этом важной составляющей становится инвестиционный климат, формируемый на рассматриваемой территории.

Согласно докладу «Иностранные инвестиции и экономическое развитие государств-членов ЧЭС»¹, в последние 10 лет инвестиционный климат Черноморского региона характеризовался нестабильностью. При положительной динамике поступающие прямые иностранные инвестиции были незначительными по сравнению с денежными потоками в Европе. Однако именно в этот период прямые иностранные инвестиции в Черноморский регион составляли существенную долю от всех инвестиций территории. Таким образом, важны не только количественные показатели оценки инвестиционных поступлений, но и их качественные характеристики. Кроме того, необходимо производить оценку поступающих инвестиционных средств в Черноморский регион по относительным показателям, позволяющим проводить сравнение с другими регионами страны и мира.

В целом с 2000 по 2008 г. страны-участники ОЧЭС сформировали собственные приоритеты в привлечении инвестиций, что способствовало укреплению сотрудничества между институтами. Россия наряду с Грецией и Турцией в этот период привлекла более двух третей от общего объема инвестиций, поступающих в Черноморский регион². При этом следует отметить, что приток иностранных инвестиций в Россию определялся, прежде всего, энергетической привлекательностью страны.

В результате в 2006 г. Россия смогла принять участие в Программе черноморских инвестиций и развития (ПСЧИР), наряду с Турцией и Грецией. Указанная программа получила поддержку не только со стороны правительств этих трех стран, но также и со стороны ОЧЭС и ООН. Данная Программа была нацелена на развитие внутрирегиональной торговли и инвестиционных связей в Черноморском регионе. Реализация Программы основывалась на сформированном в странах инвестиционном и торговом потенциалах и для эффективного функционирования требовала применения действенного механизма.

Такой механизм подразумевал создание специальных экономических зон (СЭЗ), закон о которых был принят в России в 2005 г.³ Согласно докладу «Иностранные инвестиции и экономическое развитие государств-членов ЧЭС», в стране предполагалось создание 14 зон индустриально-производственного и промышленно-технического назначения. Именно на них впоследствии должны были быть возложены функции по проведению необходимых исследований и разработке соответствующих механизмов. Для данных СЭЗ предусматривались льготы за счет снижения налогов на пользование землей и собственностью, а также на оплату таможенных пошлин на импортируемую и готовую экспортную продукцию.

¹ Иностранные инвестиции и экономическое развитие государств-членов ЧЭС. Доклад [Электронный ресурс]. URL: <https://e.mail.ru/attachment/14985459840000000983/0;1> (дата обращения: 10.06.2017).

² Иностранные инвестиции и экономическое развитие государств-членов ЧЭС. Доклад [Электронный ресурс]. URL: <https://e.mail.ru/attachment/14985459840000000983/0;1> (дата обращения: 10.06.2017); Странам Причерноморья невыгодны антироссийские санкции, а потому... // Ритм Евразии [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ritmeurasia.org/news--2016-01-18--stranam-prichernomorja-nevygodny-antirossijskie-sankcii-a-potomu-21418> (дата обращения: 10.06.2017).

³ Там же.

Таким образом, Программа черноморских инвестиций и развития, а также создаваемые в России СЭЗ потребовали консолидации усилий стран-участниц ОЧЭС в области привлечения инвестиций. Имеющийся опыт в области привлечения инвестиций к проектной деятельности ОЧЭС показал, что привлекаемые частные средства так же, как и средства государства, выделяемые на эти цели, требуют оптимизации их предоставления, что может быть обеспечено за счет государственно-частного партнерства. Консультирование в этой области становится неотъемлемым элементом дальнейшего эффективного функционирования ОЧЭС и реализуемых ей проектов, в том числе такого инфраструктурного проекта, как «Черноморское кольцо».

Консультирование в зоне транспортного коридора ОЧЭС для того, чтобы быть эффективным, должно осуществляться по ряду направлений, таких как финансовое, имущественное, административное, налоговое. Финансовое консультирование предполагает активный поиск инвесторов по оптимальным программам финансирования на определенный срок реализации того или иного этапа проекта «Черноморское кольцо». Имущественное консультирование направлено на активизацию ресурсов бизнес-инкубаторов и технопарков различной территориальной принадлежности для целей деятельности ОЧЭС в процессе реализуемых ей проектов, в частности, такого, как «Черноморское кольцо».

Административное консультирование при строительстве автомагистрали вокруг Черного моря должно способствовать снятию административных барьеров, а также налаживанию процесса проведения общественной экспертизы проектов законов в области развития транспортной сети Черноморского региона. Такой подход, на наш взгляд, создаст необходимые предпосылки для обеспечения доступности выходов в рекреационные зоны государств Черноморского бассейна.

Налоговое консультирование представляет собой меры в области налогового стимулирования, которые должны быть своевременными для каждого этапа реализации проекта «Черноморское кольцо». Основная сложность при реализации данного направления консультирования в процессе реализации проекта «Черноморское кольцо» будет заключаться в несогласованности ряда правовых положений между странами-участницами ОЧЭС. Следовательно, необходим поиск адаптивных мер применения налогового консультирования, удовлетворяющих каждого из участников.

Однако существует и иной подход, согласно которому меры налогового консультирования следует передать на уровень внутреннего консультирования, которое будет осуществляться в рамках страны с учетом той правовой базы, которая сложилась к определенному моменту. По мнению автора, приоритетность того или иного подхода должна определяться складывающейся ситуацией, которая должна постоянно отслеживаться, чтобы можно было получить актуальную информацию, суть которой и является основой разрабатываемого автором механизма консультирования проекта Черноморского международного транспортного коридора.

Таким образом, в настоящее время необходимость применения консалтинговых услуг в зоне транспортного коридора ОЧЭС обосновывается не только геополитическими изменениями, но и неэффективностью ранее применяемых механизмов при реализации проекта «Черноморское кольцо», эти механизмы требуют скорейшего пересмотра.