9. *Бечвая М.Р., Боровская М.А., Масыч М.А.* Анализ современной системы социально-трудовых отношений // Известия ЮФУ. 2012. № 8. С. 15-21.
10. *Одегов Ю.Г., Свиридова В.Н.* Экономика социально-трудовых отношений, Альфа-Пресс, 2008.

УДК 338.47:004

Курников Е.В., к.э.н., доц.

Инновационные детерминанты участия России в глобальном таможенно-транспортном логистическом процессе

В статье рассматриваются вопросы международных авиационных грузоперевозок, детерминирующих внедрение участниками рынка технологии «e-freight», которая позволяет повысить эффективность и конкурентоспособность авиаперевозчиков страны на глобальном рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: таможенно-транспортно-логистический процесс, международные авиаперевозки, электронный документооборот, технология «e-freight».

Мировое сообщество в целом и каждая из национальных экономик, несмотря на негативную ситуацию в Еврозоне, предпринимают усилия, направленные как на выстраивание приоритетов антикризисной деятельности, так и на развитие позитивных тенденций посткризисной активности в ряде сфер, в том числе транспортной. Ее системно-интегрирующий потенциал выступает основой экономической устойчивости мирового хозяйства и ключевым фактором геоэкономической и геополитической стабилизации.

На наш взгляд, одной из определяющих задач в контексте усиления транспортного комплекса России как доминанты ее внешнеэкономического потенциала является формирование новой парадигмы развития транспорта, с учетом как социально-экономических ориентиров национальных концепций, стратегий и программ, так и ключевых международных детерминант.

При этом стержневым ориентиром развития должно стать не только создание единой интегрированной информационно-управляющей транспортной системы страны, но и укрепление ее роли как основы национальной инновационной экономики и важнейшего элемента мировой, в части структурно-функционального развития глобальной таможенно-транспортной и информационно-логистической коммуникационной системы [1, с. 195].

Особую актуальность это приобретает в настоящее время, отличающееся не только глобальной общественно-политической и социально-экономической волатильностью, но и внутринациональными трансформациями, обусловленными в том числе присоединением России к ВТО/ГАТТ, созданием Единого экономического пространства (далее ЕЭП) на территории России, Белоруссии, Казахстана, которое к 2015 г. предусмотрено преобразо-

вать в Евразийский экономический союз с учетом норм и правил ВТО/ГАТТ [2, с. 3], началом работы Евразийской экономической комиссии, которая станет единым регулирующим органом Таможенного союза и ЕЭП, что не только создает условия для стабильного и эффективного развития государств-участников, повышение уровня жизни населения, но и значительно расширяет возможности реализации их конкурентных преимуществ и ресурсов, а также инициирует формирование новых сфер, механизмов и методов хозяйственного взаимодействия как на национальном, так и международном уровнях [3, с. 64].

В этой связи, рассматривая возможности и перспективы развития транспортно-логистического процесса глобальной экономики, следует отметить, что международные детерминанты оказывают определяющее влияние на различные сферы его обеспечения, включая не только доступность и безопасность, сокращение транспортных издержек и сроков доставки, упрощение и ускорение таможенных операций, но и широкое применение информационно-коммуникационных инноваций, следствием чего должна быть радикальная унификация таможенно-транспортного документооборота и значительное сокращение его объема.

Одним из примеров может служить система международных воздушных перевозок, охватывающих все географические регионы и более 150 государств мира, обслуживанием которых заняты более 1000 аэропортов. Специфика авиатранспорта состоит в том, что он включают в себя две разные по своему содержанию сферы, международно-правовое регулирование которых значительно разнится.

Первая – составляет отношения между государствами по поводу использования воздушного пространства и общих вопросов организации международных полетов воздушных судов, а также деятельности Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO), которая является специализированным учреждением системы ООН и включает в себя 185 стран-членов.

Вторая – составляет отношения между авиаперевозчиками и их клиентами, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузов, а также деятельности Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA), объединяющей более 85 % существующих авиакомпаний.

Международное воздушное сообщение пассажиров и грузов представляет собой сложную систему, функционирование которой обеспечивают более 470 международных перевозчиков, из них 250 совершают международные регулярные рейсы, использующих для этого 650 аэропортов.

Причем толчком к инновациям в этой сфере послужило продолжающееся общее ухудшение конъюнктуры транспортного рынка воздушных перевозок и последствия недавнего финансово-экономического кризиса мирового хозяйства. По оценочным прогнозам Международной ассоциации воздушного

транспорта 2012 г. станет еще более тяжелым для мировой отрасли авиаперевозок – убытки превысят 8 млрд долларов.

Негативное влияние оказывает и общее снижение темпов роста мирового ВВП до 0,9 % (уже при его уровне ниже 2 % авиатранспортная отрасль терпит убытки), кризис Еврозоны, сохраняющийся дисбаланс пассажирских и грузовых перевозок, увеличение издержек, в том числе расходы на топливо, за которое в 2012 г. авиаперевозчики в общей сложности заплатят 198 млрд долларов, что составляет 32 % в структуре их совокупных затрат [4].

В этих условиях, изыскивая возможности увеличения грузовой базы, а также сокращая и оптимизируя таможенно-транспортно-логистические расходы, авиакомпании ряда стран под эгидой IATA инициировали не только применение инновационных информационно-коммуникационных и транспортно-логистических технологий, но и вовлечение в этот процесс значительного количества других значимых участников международного воздушного пассажирского и грузового транспортного рынка.

В первую очередь следует отметить внедрение системы электронного билета (e-ticket), позволившей отказаться от бумажного варианта авиабилетов при пассажирских перевозках.

К основным преимуществам электронного билета можно отнести:

- применение системы электронного документооборота, обработки и хранения необходимой информации;
- оптимизацию организационно-кадровых расходов авиакомпаний и связанных с ними организаций и служб;
- сокращение затрат авиакомпаний на изготовление бланков авиабилетов и их обращение;
- внедрение автоматизированных информационно-платежных систем для оплаты авиабилетов и совершения других платежей;
- уменьшение расходов авиакомпаний и агентов на функционирование системы продажи билетов, на организацию денежно-финансового обращения и др.

В России, в соответствии с приказом Минтранса № 134 от 08.11.2006 г. [5], эта система была внедрена с 01.07.2007 г. в практику деятельности авиакомпании «Аэрофлот».

Следующим императивом информационно-коммуникационных технологий является переход на электронный документооборот при грузовых международных перевозках и внедрение системы «e-freight».

Грузовые перевозки играют существенную роль в международных экономических отношениях и транспортном обеспечении мировой торговли. По данным IATA, несмотря на то, что на долю воздушных грузовых перевозок приходится только 2 % мирового грузооборота, стоимостная доля авиационных грузов в международных перевозках составляет 35 %.

При их осуществлении требуется оформление около 30 бумажных документов, как непосредственно авиаперевозчиком, так и другими участниками этого процесса, не говоря о затратах времени и других расходах. Поэтому

переход на электронный документооборот очень актуален, но требует значительных усилий, однако позволит радикально преобразить сферу международных грузовых авиационных перевозок.

Основой этого процесса является технология «e-freight», разработанная и внедряемая IATA, на которую уже перешли ведущие грузовые авиаперевозчики различных стран. Ее первоначальная апробация в 2007 г. была осуществлена в шести странах: Великобритании, Гонконге, Канаде, Нидерландах, Сингапуре и Швеции, в которых на тот момент были созданы требуемые условия (авиакомпании перешли на использование электронных накладных, а таможенные органы были готовы осуществлять взаимодействие в электронном формате) и существовала необходимая инфраструктура. Кроме того, в этих странах к реализации «e-freight» присоединился глобальный перевозчик почты и грузов – DHL.

Согласно планам IATA сеть покрытия «e-freight» грузовых международных авиаперевозок составит в 2015 г. 100 % (табл.).

Показатели внедрения «e-freight» [4]

Годы	Покрытие авиамаршрутов, в %	Кол-во стран-участниц	Кол-во международных аэропортов	Кол-во авиакомпаний	Кол-во международных экспедиторов
2011	12	57	140	69	250
2012	20	70	168	93	420
2013	40	80	186	103	750
2014	65	80	186	103	1050
2015	100	80	186	103	1050

Информационно-коммуникационная технология «e-freight» является ключевым звеном системы электронного документооборота международных грузовых авиаперевозок, позволяющим объединить авиакомпании, грузовые агентства, наземную инфраструктуру, логистические компании, таможенные органы и других участников этого процесса, переведя практически весь документооборот между ними в электронный вид.

Основными целями и преимуществами внедрения «e-freight» являются:

- инновационная модернизация всех производственно-технологических процессов обработки и оформления грузов по всей глобальной транспортно-логистической цепочке авиаперевозок;
- снижение затрат бумажного документооборота на 80 %, что позволит участникам ежегодно экономить до 4,9 млрд долларов;
- сокращение времени цикла обслуживания регулярных грузовых международных авиаперевозок в среднем на 24 часа;
- взаимодействие в режиме реального времени участников глобального транспортно-грузового рынка и других его субъектов;

- унификация и стандартизация процесса формализации и оформления транспортно-логистических, таможенных и иных документов;
- сокращение сроков и транспарентность таможенно-транспортного и иных видов контроля;
- активизация мировой торговли и обеспечение ее безопасности и др.

Относительно ситуации в России приходится констатировать тот факт, что для полноценного участия в этом глобальном информационно-коммуникационном и транспортно-логистическом процессе ей предстоит приложить определенные усилия по преодолению ряда проблем, сдерживающих развитие грузовых международных воздушных перевозок. Среди них: неэффективная организация структуры воздушного пространства, недостаточный уровень развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, отсутствие «единого окна» для всех участников транспортно-логистической грузовой цепочки и системы «e-freight», недостаточный уровень таможенного электронного взаимодействия и др.

Так, упрочение нашего присутствия на мировом рынке гражданских авиационных перевозок осложняется тем, что основные международные потоки сконцентрированы в трех регионах мира и значительный объем авиационных грузоперевозок осуществляется между Европой, Юго-Восточной Азией и Северной Америкой в обход воздушного пространства России.

Например, в прошлом году объем выполненных в стране международных грузовых авиаперевозок составил 0,8 млн т на сумму 0,7 млрд долларов, что составило 1,4 % мирового транспортного рынка. В то же время потенциальный сегмент трансфертных грузоперевозок для гражданской авиации России оценивается в 7 млн т, с возможным ежегодным дополнительным доходом в 10 млрд долларов. Очевидно, что национальный потенциал экспортных транспортно-логистических услуг не реализуется должным образом. Не в последнюю очередь это связано с особенностью их организационно-правовой регламентации, а также неприсоединением нашей страны к некоторым международным конвенциям.

В этой связи важно отметить, что правовой режим международных воздушных перевозок пассажиров и грузов во всех регионах мира определяется преимущественно специальными международными соглашениями и договорами. Международные договоры Российской Федерации согласно пункту 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы и имеют приоритет перед национальным законом, что относится и к системе международных грузовых воздушных перевозок.

В настоящее время в мире действуют два разных правовых режима осуществления международных воздушных перевозок, регулируемых разными международными конвенциями.

Первая – Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.), вхо-

дящая в так называемую «Варшавскую систему» и насчитывающая более 100 участников, включая Россию.

Вторая – Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.).

Обращаясь к «Варшавской системе» следует отметить, что это сложная система, состоящая из следующих правовых документов:

- самой Варшавской конвенции 1929 г.;
- Гаагского протокола 1955 г.;
- Гвадалахарской конвенции 1961 г.;
- Монреальского протокола № 1 1975 г.;
- Монреальского протокола № 2 1975 г.;
- Монреальского протокола № 4 1975 г.

Причем участие государства в одном из этих документов не всегда означает его участие в других. Россия, например, участвует только в Варшавской конвенции 1929 г., Гаагском протоколе 1955 г., а также в Гвадалахарской конвенции 1961 г. [7].

Представляется важным отметить тот факт, что Варшавской конвенцией был установлен своеобразный, но оправданный на заре развития воздушного транспорта протекционизм в отношении авиакомпаний, осуществлявших международные авиаперевозки. Он выражался, прежде всего, в невысоком уровне ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

Главной причиной появления Монреальской конвенции 1999 г. является то, что концепция ответственности авиаперевозчика, закрепленная Варшавской конвенцией 80 лет назад, перестала отвечать уровню развития и надежности международного воздушного транспорта. С укреплением экономического положения авиакомпаний и ростом стоимости жизни сместились приоритеты в регулировании ответственности авиаперевозчика в сторону обеспечения твердых гарантий наиболее полного возмещения вреда потерпевшим при воздушных происшествиях, что привело к возникновению нового правового режима международных воздушных перевозок.

Кроме того, существенным преимуществом Монреальской конвенции является то, что она в едином тексте решает все назревшие вопросы в области правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, отвечая различным интересам всех участников этих отношений.

Очевидно, что наличие двух разных правовых режимов международных авиаперевозок, установленных документами «Варшавской системы», с одной стороны, и Монреальской конвенцией - с другой, актуализирует вопрос о разграничении сферы их действия.

Согласно статье 55 Монреальской конвенции, присоединение государства к ней не должно разрушать режим «Варшавской системы» и создавать вакуум в отношении международно-правового регулирования воздушных перевозок, осуществляемых между этим государством и государством,

не ставшим пока участником этой конвенции и сохраняющим свое участие в документах Варшавской конвенции 1929г.

Присоединение государства к Монреальской конвенции не обусловлено требованием о денонсации этим государством Варшавской конвенции и не означает его автоматического выхода из числа ее участников. Тем не менее, пункт 1 статьи 55 Монреальской конвенции предусматривает ее преимущественную силу в отношении перевозок между государствами, участвующими в ней, перед положениями «Варшавской системы».

Перевозки между странами-участницами Монреальской конвенции, которыми является подавляющее большинство ведущих государств, уже регулируются положениями этой конвенции. На наш взгляд, вопрос о присоединении оставшихся государств к Монреальской конвенции фактически предрешен, поскольку от этого зависит возможность полноценной и эффективной работы национальных перевозчиков этих стран на глобальном рынке авиатранспортных услуг, включая российских.

Осознавая важность и необходимость этих действий, напрямую связанных как с повышением конкурентоспособности услуг российских грузоперевозчиков, так и с участием в «e-freight», Минтранс РФ начал работу по ее ограниченному внедрению в практику работы национальных авиационных грузоперевозчиков до ратификации Россией Монреальской конвенции.

Не вызывает сомнения и тот факт, что важнейшим звеном, обеспечивающим эффективное функционирование технологии «e-freight» являются авиационные таможни, находящиеся в крупнейших российских международных аэропортах и связанные совместной информационно-коммуникационной и транспортно-логистической программой с авиакомпаниями, грузовыми агентствами и предприятиями наземного обслуживания.

Так, уже сейчас применение «e-freight» в тестовом режиме на ряде транзитных и трансфертных грузовых международных рейсов осуществляют некоторые авиационные таможни международных российских аэропортов и перевозчики.

Например, одним из первых участников этого пилотного проекта по внедрению международного стандарта электронного оформления и транспортно-логистического сопровождения грузовых авиаперевозок стал международный аэропорт Шереметьево (ОАО «Международный аэропорт Шереметьево»), 100 % акций которого принадлежит государству, а маршрутная сеть составляет более 200 направлений. Это основные воздушные ворота России, важнейший пункт пропуска международных авиационных грузов. Большая часть воздушного грузопотока проходит через Московский авиационный узел, и более 50 % этих грузов идет через аэропорт Шереметьево, в котором базируются ключевые международные российские грузовые авиаперевозчики. По итогам 2011 г. пассажиропоток в нем составил 22555 тыс. человек, что позволило аэропорту Шереметьево войти в десятку лучших европейских аэропортов.

Другим ключевым аэропортом Московского авиационного узла и участником проекта «e-freight» является Домодедово, что в значительной мере влияет на масштаб, ответственность и специфику деятельности Домодедовской таможни.

Домодедовская таможня – это мультифункциональная структура, способная решать сложнейшие задачи как в сфере глобального информационно-коммуникационного взаимодействия, так и в сфере обеспечения экономической и финансовой безопасности страны. Она включает в себя таможенный пост «Аэропорт Домодедово (пассажирский)», таможенный пост «Аэропорт Домодедово (грузовой)», таможенные посты «Аэродром Раменское» и «Аэродром Чкаловский». В зону ее деятельности также включен «Аэродром Остафьево». Штатная численность таможни составляет 900 человек, которые в среднем в сутки оформляют 300-350 воздушных судов и 40000 пассажиров [8, с. 4].

А с учетом того, что доля товаров, помещаемых под таможенную процедуру в первоочередном порядке в соответствии со статьей 178 Таможенного кодекса Таможенного союза, в Домодедовской таможне составляет более 50 %, то внедрение международной технологии «e-freight» является объективной необходимостью, позволяющей в разы сократить время на проверку и прием документов, предоставляемых в электронном формате авиаперевозчиком таможенным органам, доведя его до 1,5-2 минут на один комплект.

Очевидно, что и для России это тоже актуально, в целях повышения уровня ее участия и конкурентоспособности как в международных грузовых авиаперевозках, так и в общем таможенно-транспортном логистическом процессе глобальной экономики. Тем более что в рейтинге Всемирного банка по потенциалу логистических инфраструктур 155 стран мира, Россия занимает 95 место – между Гвинеей-Бисау и Ливаном [9]. Показателей шесть: транспортная инфраструктура, логистические услуги, таможенные процедуры, возможность проследить передвижение грузов, своевременность доставки и сложность в организации международных перевозок. В тоже время партнеры России по Евразийскому экономическому пространству занимают более высокие места: Казахстан – 86, Белоруссия – 91.

Сегодня, в условиях высокой конкуренции за товарные рынки, грузоотправители и грузополучатели ориентируются и отдают предпочтения тем перевозчикам и операторам, которые внедрили в практику своей работы технологию «e-freight». Ее широкое применение способно кардинально изменить мировой рынок грузовых авиаперевозок. В этих условиях успешное внедрение «e-freight» в практику деятельности российских авиакомпаний послужит залогом их успешной конкурентной борьбы на мировых рынках транспортных услуг и значительно укрепит российский транспортный комплекс.

Литература

1. Курников Е.В. Транспортный вектор геоэкономического позиционирования России // Развитие международных экономических отношений в

XXI веке: факторы, динамика, проблемы: Сб. науч. трудов. Ростов н/Д.: ЮРИФ РАНХиГС, 2011. С. 195.

2. Курс на интеграцию // Таможня. 2012. № 4. С. 3.

3. Курникова Л.П. Единое экономическое пространство – новый этап развития стран Таможенного союза // Академический вестник: Ежегодник / Российская таможенная академия, Ростовский филиал. 2011. № 10. С. 64.

4. По данным IATA. Режим доступа: www. iata.org

5. «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации», действует в редакции приказа Минтранса РФ № 117 от 18.05.2010 г. Режим доступа: www. СПС Консультант плюс.

6. По данным консалтинговой фирмы Merge Global. Режим доступа: www. Merge Global.

7. Остроумов Н.Н Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М: Статут, 2009.

8. Таможня небесных рубежей // Таможня. 2011. № 23. С. 4.

9. Гвинея, Россия, Ливан // Ведомости. 2012. 18 мая.

УДК 352

Магомадов Х.У., к.э.н. доц.

Рейтинговая оценка муниципальных образований при расчете налогового потенциала муниципалитетов (на примере Ростовской области)

В статье обосновывается необходимость применения муниципальными органами исполнительной власти данных рейтингов муниципалитетов с точки зрения их налогового потенциала и степени выполнения заявленных налоговых показателей на каждый финансовый год.

Ключевые слова: налоговый потенциал, муниципальные образования, налоговый паспорт, методы расчета налогового потенциала, поступления муниципалитетов, ранжирование муниципальных образований.

Развитие налоговой системы РФ в последние годы получило качественное наполнение, результирующими показателями системы налогообложения, можно считать высокий уровень собираемости налогов, при сокращении налоговой задолженности, с учетом списания ошибочно и излишне начисленных налогов (на март 2012 г Федеральной налоговой службой РФ списано около 31 млрд. руб., ошибочно начисленных налогов за последние 10 лет). Большинство исследователей сводят существующие задачи в области налогообложения к нескольким основным направлениям, одним из которых является оптимизация системы налогообложения.

С поэтапным вступлением в силу ФЗ №-131[1], а также принятием ряда поправок в законодательные акты на всех уровнях власти, местный уро-