

Инфраструктурное обеспечение международной торговли в целях формирования ГАТТ-ВТО

© 2013 Борисовская Каролина Александровна
кандидат экономических наук, доцент
Ростовский государственный экономический университет (РИНХ),
г. Ростов-на-Дону
E-mail: k.borisovskaya@gmail.com

Рассмотрены исторические условия и фазы развития базисных элементов инфраструктуры мировой торговли середины XX в., обусловившие необходимость учреждения международного договорно-правового инструмента - Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ).

Ключевые слова: мировая торговля, инфраструктура, внешняя торговля, минимизация рисков, таможенно-административное регулирование, биржевые инструменты, ГАТТ.

Логика становления действующих ныне правил международной торговли в рамках ГАТТ-ВТО определяет выделение исторических условий, содействующих опережающему росту объемов глобального товарооборота в сравнении с другими макроэкономическими характеристиками развития мировой экономики в целях выявления генезиса данного важнейшего международного института, проектирования его потенциальных изменений и их объективного влияния на нормы и правила мировой торговли.

Становление многосторонней теории и практики межгосударственного управления международным товарооборотом в середине XX в., в период после Великой депрессии в США и Второй мировой войны, в наибольшей мере опиралось на качественные изменения в технологических и организационных основах систем содействия и совершенствования в целях:

1) *перемещения внешнеторговых грузов*, в первую очередь, морским путем;

2) *таможенного администрирования* (стандартизация форм таможенного оформления, статистический учет экспортно-импортных операций, разработка гармонизированной системы описания и кодирования товаров);

3) *техничко-технологической организации торговли* (деятельность бирж и повышение их роли в стандартизации процедур международного торгового обмена).

Рассмотрим роль трех выделенных направлений оптимизации международной торговли и инфраструктурного обеспечения, их значимость в формировании нового мирового торгового порядка, становлении международных межгосударственных организаций, регулирующих мировой товарооборот, в период создания новых институциональных форм середины XX в.

Первым базовым направлением, обусловившим рост международного товарооборота в дан-

ный период, следует назвать *технологии перемещения внешнеторговых грузов*. В их число включены: модернизация транспортных узлов, формирование на их основе крупных морских портов и городских агломераций, создание первых ассоциаций организаций-участников морских перевозок, изобретение морских контейнеров.

Модернизация транспортных узлов, сетей, портов в качестве важного элемента середины четвертого этапа технологической революции (40-50-е гг. XX в.) позволила в значительной мере повысить экономическую эффективность международного разделения труда на основе снижения затрат, обеспечения безопасности и эффективности межстрановых грузовых, в первую очередь морских, перевозок.

В сравнении с другими видами транспортировки внешнеторговых грузов морской транспорт на протяжении нескольких веков сохраняет лидирующие, практически доминирующие позиции, содействуя тем самым интернационализации мирового хозяйства, развитию кооперационных связей, включению регионов, городов мира в межрегиональную торговлю.

Следует отметить, что четвертый технологический уклад привнес, наряду с революционными решениями в перемещении внешнеторговых грузов, новое качество организационных связей, разделения труда в виде синергического эффекта урбанизационных процессов, устойчивого территориального развития. Марк Джюел, старший менеджер по транспорту Всемирного банка, в интервью партнеру - Международной Ассоциации городов и портов - подчеркивает, что "рост экономических выгод в максимальной степени проявляется в результате международного обмена товарами, внешней торговли и доступа на глобальные рынки - наиболее важных аспектов политики экономического развития. 90 % торговли по-прежнему выполняется вод-

ным транспортом, и в этом соединяются урбанистическая и транспортная политика. Города-порты в настоящем не только национальные платформы для торговли, но часто также региональные и международные центры. Следовательно, динамичные города-порты должны согласовать требования сбалансированного развития городов с условиями логистики, оптимизирующей транспортные потоки с точки зрения временных и ценовых затрат”¹.

Именно в середине XX в. происходят важнейшие изменения в *технологической и экономической значимости государств мира по грузообороту морских портов*.

В 1950 г. среди ведущих преобладали государства Западной Европы, но к 1995 г. их осталось лишь четыре. Новые индустриальные страны Азии (Республика Корея, Индонезия, Сингапур) вошли в число ведущих, потеснив государства Западной Европы. Мощный рывок в грузообороте морских портов совершила Австралия. Стабильна роль в грузообороте морских портов великих в прошлом и в настоящее время морских держав - США, Японии, Нидерландов, Великобритании².

Примером бурного развития европейского морского транспортного комплекса является Роттердам - крупнейший порт Европы. Роттердам расположен в Южной Голландии (Нидерланды), в устье реки Рейн. Роттердам как порт стал интенсивно расти со второй половины XIX в. в связи с развитием промышленности в Рурском бассейне. Расцвет голландского порта пришелся на годы после Второй мировой войны - с 1962-го по 1986-й. Тогда Роттердам был самым большим портом в мире. Однако к 2011 г. Роттердам уже замыкает Топ-10 самых больших портов мира. Порт на 66 % принадлежит г. Роттердаму и на 34 % - правительству Нидерландов.

Порт Роттердам обеспечивает порядка 3,3 % валового национального продукта Голландии и предоставляет 90 тыс. рабочих мест. Ежегодно в порт заходит порядка 34 тыс. океанских судов и 100 тыс. судов класса “река-море”. Согласно проекту Maasvlakte-2 грузооборот порта-города Роттердама планируется увеличить с 430 млн т в 2010 г. до 700 млн т к 2030 г.

Порты Европы в настоящее время активны в транспортировке энергоносителей как стратегических товаров международной торговли XX в. В 2011 г. в Роттердаме запущен первый на севере Европы крупный терминал по приему сжиженного природного газа “Gate LNG” пропускной способностью 12 млрд м³ в год (расширение до 16 млрд м³)³.

Технологические новации и возможности городов-портов по перевалке и обработке грузов инициировали организационно-управленческие процессы, связанные с созданием именно в *40-50-х гг. XX в. сети международных ассоциативных структур, объединяющих крупных операторов международных перевозок*. К таким структурам относятся, например, Международная ассоциация портов и гаваней (IAPH). Ассоциация была учреждена 7 ноября 1955 г. в Лос-Анджелесе (США) представителями 38 портов из 14 стран. Спустя 50 лет, в 2005 г., Ассоциация, некоммерческая, неправительственная организация - глобальный альянс портов, объединяет 200 портов в 85 странах мира, которые обеспечивают транспортировку более 60 % грузов, доставляемых морским путем, и около 80 % мирового контейнерного трафика⁴.

Важным примером, подтверждающим наличие весомых ассоциативных тенденций в актуализации подходов к упорядочению мирового товарооборота середины XX в., представляется *учреждение международных ассоциаций владельцев, инфраструктуры и обслуживания портов*. Так, владельцы большинства северо-восточных европейских портов, учредители национальных ассоциаций, созданных в 1936-1949 гг., в самом начале 1950-х гг. организовали первые встречи, которые трансформировались в учреждение Европейской, а впоследствии и Международной ассоциации владельцев гаваней (ИМА), тесно взаимодействующей с перевозчиками и портовыми властями⁵.

Дальнейшее организационное и клиентское развитие в период активного формирования международных ассоциативных институтов содействия транспортным перевозкам получили Мировая Ассоциация водной транспортной инфраструктуры (PIANC)⁶ и Международная ассоциация морской помощи властям навигации и маяков (IALA)⁷, созданная в 1957 г.

Следовательно, к середине XX в. создались условия оптимизации и роста эффективности морских перевозок, оформились ключевые институты координации деятельности компаний, вовлеченных в процесс транспортировки внешнеторговых грузов, наладилось взаимодействие властей приморских городов мира, резко возросла роль портов в агломерационных и региональных связях. Экономическим эффектом данных процессов стали: упорядочение и упрощение процедур перемещения грузов, снижение тарифов на морские перевозки в результате роста конкуренции, использование новых технологий и организационных условий ведения международного бизнеса.

Значимым инновационным решением, стимулировавшим рост объемов мирового грузооборота, выступило изобретение в начале 50-х гг. XX в. морских контейнеров как проявление тенденции углубления глобализационных процессов и ее результата при включении в международное разделение труда все большего числа удаленных друг от друга государств, расширения объема транспортировки готовых товаров, полуфабрикатов, поставляемых нетрубопроводным транспортом.

“Регулярные перевозки грузов в контейнерах зародились в середине 50-х годов. С тех пор объемы мировых контейнерных перевозок постоянно растут, опережая рост торговли и ВВП.

Транспортные технологии, основанные на использовании контейнеров... обеспечивают ускорение грузо- и товародвижения, повышение сохранности перевозимых грузов при снижении требований к их упаковке, упрощение документооборота, сокращение потребности в крытых складах, возможность слежения за перемещением грузов, повышение эффективности мультимодальных перевозок. *Контейнеризация обеспечивает получение транспортного продукта стандартного качества при перевозках практически в любом регионе мира, что исключительно важно для формирования глобальных логистических цепей.* С 2000 до 2010 г. уровень контейнеризации мировой транспортной системы - отношение объема грузов, фактически перевозимых в контейнерах, к общему объему контейнеропригодных грузов, который составляет в настоящее время около 55 %, достигнет 70 %”⁸.

Вторым важнейшим условием институциональных преобразований, вытекающих из потребностей участников мировой торговли, среди которых заметную роль играют: первые транснациональные компании (ТНК), формирующиеся региональные объединения и организации, появляющиеся возможности компьютеризации таможенного учета, - следует указать совершенствование *таможенного администрирования* (стандартизация форм таможенного оформления, статистический учет экспортно-импортных операций, разработка гармонизированной системы описания и кодирования товаров).

Всемирная таможенная организация (ВТО) формировалась с 1950 г. и была законодательно оформлена (учреждена) Конвенцией, вступившей в силу в 1952 г., согласно которой был создан Совет таможенного сотрудничества - СТС (Customs Co-operation Council). СТС - независимая межправительственная организация, миссия которой заключалась в усилении эффективности и результативности таможенного администрирования.

Первым этапом унификации таможенного учета следует считать Брюссельскую таможенную номенклатуру, разработанную СТС. С 1953 г. СТС приступил к мероприятиям по созданию законодательства, улучшению технологии таможенного дела, гармонизации и унификации таможенных систем. В работе СТС на данном, начальном этапе создания организации принимали участие 17 государств-членов. В настоящее время ВТО насчитывает 179 членов, три четверти которых - развивающиеся государства, разделенные на 6 регионов



Рис. Регионы концентрации членов Всемирной таможенной организации

(см. рисунок). Данная межправительственная организация управляет таможенными потоками для 98 % мировой торговли⁹.

Таким образом, создание в середине 1950-х гг. основ международного института, подготовившего обеспечение гармонизации трансграничного оформления внешнеторговых грузов, последовавшая деятельность по унификации форм и методов описания и кодирования товаров, обращающихся в международной торговле, позволили впоследствии разработать гармонизированную систему описания и кодирования товаров (ГС) - основу учета мирового товарооборота.

Третьим важнейшим фактором становления институциональных основ современной международной торговли, отражающим взаимосвязь и взаимозависимость процессов технологических изменений и мирового товарного оборота, представляется **техничко-технологический элемент организации торговли**, включая деятельность бирж, повышение их роли в стандартизации процедур международного торгового обмена.

Биржевая торговля занимает особое историческое место в числе базовых, традиционных методов ведения внешнеторговых операций и формирования совокупного объема мирового товарооборота, поскольку в наибольшей степени (в сравнении с другими формами внешней торговли) ее характеризуют приближенные к рыночным механизмы установления внешнеторговой цены: влияние на цену спроса/предложения, использование методов стандартизации нормативно-правовых основ (типичные договора), качества и условий поставок товара, разработка принципов применения контрактных и логистических элементов внешнеторговой сделки, максимально учитывающих интересы ее сторон - продавца и покупателя¹⁰.

Во внешней торговле сельскохозяйственными продуктами товарные биржи играли важнейшую роль на протяжении всей мировой истории. Расцвет биржевой торговли пришелся на XIX в., когда номенклатура биржевой торговли составляла до 200 наименований, в середине XX в. она сократилась до полусотни, но под влиянием научно-технологических достижений в настоящее время она расширяется, насчитывая к настоящему времени около 70-80 товаров, на которые приходится около 15-20 % объема международной торговли.

Традиционно биржевыми товарами выступали две основные группы товаров: продукция сельского хозяйства, промышленное сырье и полуфабрикаты.

В группу *“сельскохозяйственные и лесные товары и продукты их переработки”* входят:

- *зерновые*: пшеница, кукуруза, ячмень, рожь, овес;
- *маслосемена и продукты их переработки*: семена, шроты и масла;
- *продукция животноводства*: живой крупный рогатый скот и свиньи, мясо, окорока и др.;
- *пищевкусовые товары*: сахар, кофе, какао-бобы;
- *товары текстильной группы*: хлопок, шерсть, шелк, пряжа;
- *пиломатериалы и фанера*;
- *натуральный каучук*;
- *прочие товары*: картофель, замороженный концентрат апельсинового сока.

Тенденция использования достижений технического прогресса выразилась в расширении возможностей контроля качества в целях стандартизации биржевых товаров, что позволило расширить число торгуемых товаров, включая товары-заменители искусственного либо синтетического происхождения. К относительно новым биржевым продовольственным товарам, которые получили статус “биржевой товар”, относятся живые животные, мясо, яйца, картофель, концентрат апельсинового сока и др.

Биржевая торговля в значительной степени минимизирует риски, формирует и новые требования к логистике поставок, накоплению товарных партий продукции единого требуемого качества, а также независимой и объективной проверке надежности участников сделки. Продавцы и покупатели могут рассчитывать и на инфраструктурное сопровождение, порой - бесплатное, располагая доступом к квалифицированным аналитикам, консультантам, оценщикам, обслуживающим банкам. Это позволяет сократить накладные расходы, снизить и сделать привлекательной контрактную цену.

Международная биржевая торговля товарами в середине XX в. переживала значительный спад, который был вызван Второй мировой войной и закрытием ряда крупных бирж, однако к 1955 г. сложился новый порядок торговли биржевыми товарами, сохраняющий значение важнейшего института рыночных отношений для мировой торговли и в настоящем.

Для России и ее внешнеторговой роли в международном разделении труда использование технологий биржевой торговли участниками ВЭД представляется исключительно актуальным, поскольку экспортная специализация страны основана на торговле преимущественно сырьевыми товарами: энергоносители, металлы (первичные), сельскохозяйственное сырье.

Итак, в послевоенный период в мировой торговле были сформированы несколько блоков ин-

фраструктурного сопровождения и обеспечения качества международного разделения труда. В первую очередь, следует выделить усиление роли некоммерческих саморегулируемых организаций, которые заложили основу появления площадки для проведения межгосударственных переговоров - Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ). Кроме того, важным представляется и влияние технологических изменений, повысивших производительность труда при перевозках торговых грузов.

Идея преобразований мировой торговой системы заключалась в изменении основ торговой политики, которую должна была выработать и реализовать Международная торговая организация (МТО) - специализированное подразделение ООН. Для ее учреждения было решено провести международную конференцию по торговле и занятости, к которой готовился Устав МТО, по содержанию в конечном итоге оформленный в Генеральное Соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ). ГАТТ было подписано в Женеве 30 октября 1947 г.

Таким образом, на примере исследования трех важнейших сфер из достаточно обширной совокупности технико-технологических и институциональных преобразований - *транспортных инновационно-организационных изменений, таможенно-административного регулирования и процессов восстановления традиционных биржевых инструментов* - следует заключить, что к середине XX в. в истории всемирной торговли были созданы объективные условия и сформирована потребность государств и субъектов их внешне-торговых отношений в образовании особого глобального инфраструктурного института, *миссией которого представлялась минимизация рисков ведения внешнеторговых операций в глобализирующемся мире в части универсальности заключения контрактов, безопасности и достоверности*

оформления и перемещения грузов от продавца к покупателю (договорного и таможенного факторов мировой торговли).

¹ The World Bank - A Partner for City-Port Projects: An Interview with Marc Juhel, Sector Manager for Transport. URL: <http://www.aivp.org/en/blog/2013/02/22/the-world-bank-a-partner-for-city-port-projects-an-interview-with-marc-juhel-sector-manager-for-transport>.

² См.: Крупнейшие морские порты мира. 50 лидирующих портов мира по грузообороту. URL: <http://geo.1september.ru/articlef.php?ID=200600113>; Container port throughput in a global comparison. URL: <http://www.hafen-hamburg.de/en/content/container-port-throughput-global-comparison>.

³ Крупнейшие порты мира. Роттердам, Голландия. URL: <http://finstat.bozo.ru/towns/holland/rotterdam.php>.

⁴ International Association of Ports and Harbours. History. URL: <http://www.iaphworldports.Org/AboutIAPH/HistoryNGOConsultativeStatus.aspx>.

⁵ When and why was it founded (The IHMA). URL: www.harbourmaster.org/ihma-founded.php.

⁶ The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC). URL: www.pianc.org/aboutpianc.php.

⁷ International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities. URL: www.iala-aism.Org/iala/index.php.

⁸ Франк С.О. Транспортные и транспортно-технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте : дис. ... канд. техн. наук. М., 2006. С. 3.

⁹ World Customs Organization. URL: www.wcoomd.org/en/about-us/wco-members/membership.aspx.

¹⁰ Следует элиминировать практику использования биржевой торговли для некоторых товаров (нефть, нефтепродукты, драгоценные металлы) в спекулятивных целях, что отразилось, например, на торговле энергоносителями в конце XX - начале XXI в. Взаимосвязь традиционной биржевой торговли и финансовых инструментов является предметом отдельного научного рассмотрения.

Поступила в редакцию 06.02.2013 г.