

Отдельные вопросы государственного регулирования в проблеме становления и развития транспорта

Феликс КАЦМАН, вице-президент Российской академии транспорта, д.т.н., профессор



Интеграция российского транспорта в международную транспортную систему возможна и целесообразна только при обеспечении его конкурентоспособности. Следует учитывать, что упомянутая интеграция — не самоцель, а необходимость в настоящий период, характеризующий объективными процессами международной экономической интеграции. При этом на транспорт приходится более 10% валового национального продукта (тогда как на сельское хозяйство — не более 5%).

Во всех странах с развитой рыночной экономикой конкурентоспособность национального транспорта обеспечивается воздействием государства на все факторы, влияющие на эффективность транспорта и на поддержку национальных участников транспортного процесса. Комплекс этих факторов, объединенных понятием «государственное регулирование», является основой в решении задачи обеспечения конкурентоспособности в транспортной области. Государственное регулирование, в первую очередь, проявляется в нормативно-правовой деятельности государства и в признании роли государства в условиях рыночных отношений.

Основным документом, определяющим перспективы развития транспорта в России, следует признать «Транспортную стратегию Российской Федерации». В двух последовательно подготовленных редакциях этого документа подчеркивается: «Государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью». При этом указывается: «Государство исходит из принципа исключения неоправданного вмешательства в транспортную деятельность». Эти абсолютно правильные положения требуют практической реализации, в первую очередь — в вопросах совершенствования национальной нормативно-правовой базы. Применительно к эффективной интеграции российского транспорта в междуна-

родную транспортную систему, государственное регулирование транспортной деятельности должно быть направлено в первую очередь на защиту интересов всех российских участников транспортного процесса, то есть перевозчиков, отправителей и получателей грузов, как во внутренних, так и (особенно!) во внешнеэкономических перевозках. Последнее особенно важно, учитывая необходимость углубления интеграции в международную экономику в связи с предстоящим вступлением России в ВТО.

Нормативно-правовая база транспортной деятельности, прежде всего, должна быть построена на протекционистской политике в отношении отечественных перевозчиков, особенно в налоговой, тарифной и таможенной областях. В наибольшей мере внешнеэкономические перевозки осуществляются водным и автомобильным видами транспорта. Поэтому в качестве иллюстрации рассмотрим особенности государственного регулирования деятельности прежде всего этих видов транспорта, обратив внимание на имеющийся опыт экономически развитых стран.

Административно-правовое регулирование в сфере морского транспорта во всем мире проявляется, прежде всего, в преференциальном режиме национальных судов в своих портах, в резервировании груза, в протекционистской политике во всех социальных аспектах по отношению к националь-

ным перевозчикам. К сожалению, эти положения в российской практике не являются доминирующими.

Многие страны обеспечивают резервирование грузов за своими национальными перевозчиками, то есть осуществляют в административной форме отстранение иностранных судов от обслуживания отдельных внешнеэкономических перевозок. В наиболее развитых странах не менее 50% внешнеэкономических грузов должно перевозиться на национальных судах. В нашей практике за последние годы этот показатель не превышает 6%.

Приведем примеры государственного регулирования в этой области. В США грузы, перевозимые по программе помощи другим странам, либо полностью резервируются за американскими судами, либо по инициативе американской стороны делятся с принимающей стороной. Грузы военного характера перевозятся только американскими судами. В США закреплению груза за национальными перевозчиками уделяется особое внимание. Следует отметить, что политика резервирования восходит еще к законам 1916-го и 1936 годов, регулирующим деятельность морского флота США. За национальным перевозчиком закрепляется 100% массовых грузов, которые рассматриваются как стратегические. В то же время допускается, чтобы часть массовых грузов перевозилась американскими судами, плавающими под «удобным» флагом, а также судами других стран. Кроме того, действие этих законов не распространяется на перевозки нефти. В США в законодательном порядке каботажные перевозки могут осуществляться только на судах, построенных в США, принадлежащих гражданам США и зарегистрированных под флагом США.

Проводником мер административного регулирования в США выступает Федеральная морская комиссия (ФМК),

под контролем которой, независимо от национальной принадлежности, находятся все компании, участвующие в перевозках грузов страны. Юрисдикция ФМК распространяется также на конференции аутсайдеров, участвующих в обслуживании американской внешней торговли. ФМК может требовать от них отчеты о деятельности (включая финансовые), определять условия заключения соглашения о лояльности. Комиссия запрещает без ее согласия увеличивать фрахтовые ставки. Контроль ФМК над деятельностью судоходных компаний, в том числе иностранных, предполагает проверку их коммерческих документов.

В конце 70-х годов в США был принят Закон о государственных контролируемых перевозчиках, положения которого позднее были перенесены в Закон о судоходстве 1984 года. Они, в частности, предусматривали дополнительные административно-правовые меры по регулированию уровня тарифных ставок, что ограничивало возможности ценовой конкуренции иностранных судоходных предприятий с американскими судовладельцами.

Во Франции в законодательном порядке за национальным тоннажем закреплены 2/3 объема перевозок импортной нефти, 40% — импортного сырья. Национальными судами перевозятся все правительственные и каботажные грузы. Каботажные перевозки в Германии также осуществляются национальным тоннажем. Исключение составляют лишь случаи, когда его не хватает или когда судовладельцы Германии предлагают менее выгодные условия перевозки.

Помимо закрепления грузов за национальным тоннажем, применяются и другие формы экономико-административного регулирования морского транспорта.

В Германии правительство контролирует заключение контрактов и чартеров между своими гражданами и перевозчиками из стран, исключающих немецкие суда из свободной конкуренции. Так, правительство лицензирует все сделки свыше определенной суммы на перевозку генеральных грузов на линиях с перевозчиками из Бразилии, Уругвая, Венесуэлы, Гватемалы, Индонезии.

Во Франции при продаже или покупке судна за границей судовладельцу необходимо получить правительственное разрешение. Для французских судовладельцев обязательно страхование в национальных страховых компаниях

и выбор брокеров только среди граждан Франции. Для покрытия недостатка в тоннаже французские судовладельцы вынуждены фрахтовать иностранные суда. Ранее правительство осуществляло контроль за фрахтовыми операциями, что позволяло ему при выдаче разрешения выявлять действительную потребность в дополнительном тоннаже. Однако, в результате давления со стороны стран — членов ОЭСР, Франция в 1965 году отменила полный контроль за фрахтованием иностранного тоннажа, в связи с чем по Закону от 22 июля 1965 года правительству предоставлено право запрещать фрахтование в случаях, когда ущемляются национальные интересы, или при необходимости ответить на дискриминационные меры, предпринятые каким-либо государством против французского флага.

В Италии судоходные компании государственного сектора обязаны обеспечивать на определенных направлениях регулярное сообщение с фиксированной частотой и портами захода.

В Норвегии государство требует, чтобы подданным страны принадлежало не менее 60% капитала национальной судоходной компании в акциях. Государство здесь контролирует импорт судов (то есть осуществляет валютный контроль), а также устанавливает технические стандарты, регламентирует

политике. В его решениях многое правильно, но не отражено принципиальное положение из области государственного регулирования. Государство должно создать необходимую законодательную базу, обеспечивающую равные экономические и правовые условия для функционирования различных видов транспорта.

В частности, автомобильный транспорт в себестоимость перевозок не включает расходы на содержание транспортной инфраструктуры, а железнодорожный транспорт — включает. Занижение тарифов на водном и автомобильном транспорте ставит в невыгодное положение железнодорожников.

Необходимо дорегулировать тарифные ставки в конкурентных сегментах рынка. Целесообразно сохранить государственное регулирование тарифов только как меру контроля тарифной политики.

Тарифная политика в рыночных условиях должна стимулировать конкурентные отношения между видами транспорта, а не наоборот.

В России предельные тарифы на перевозку грузов и товаров регулирует государство в лице Федеральной службы по тарифам. Тем самым исключается объективная конкуренция между видами транспорта.

Это положение иллюстрирует табли-

Таблица 1. Тарифы в Санкт-Петербургском морском порту

Наименование груза	Тарифы			
	Санкт-Петербург, \$/т	Хамина, Евро/т	Хельсинки, Евро/т	Клайпеда, Евро/т
Лес	9,5	0,41	1,05	5,79
Хим. грузы (навалом)	4,78	0,90	0,90	
Уголь	3,08	0,90	0,90	2,2
Металлы	8,28	1,52	1,05	-
Прод. грузы	9,71	1,94	0,90	6,17
Зерно	6,18	1,94	0,90	3,48
Стройматериалы	7,6	0,9	0,1	-

наем членов экипажа.

Подобное перечисление может быть продолжено. К сожалению, российская практика вынуждает приводить примеры обратного характера. Не останавливаясь на налоговой и таможенной политике, неоднократно критикуемой в дискуссиях транспортников, приведем другие факты, требующие повышенного внимания. В феврале текущего года в Москве состоялся транспортный съезд, посвященный тарифной

ца¹, свидетельствующая о влиянии существующих тарифов на перевалку навалочных и насыпных грузов в Санкт-Петербургском морском порту (табл. 1).

Из таблицы следует, что тарифные ставки сильно отличаются друг от друга. Российские тарифы на порядок выше финских, особенно отличаются тарифы для контейнерных грузов. Для сведения: у финнов (как и во многих других странах), в отличие от России, нет необходимости платить фиксиро-

¹ «Конкуренция на Балтике: ценовая и тарифная политика» // Freight. — № 2 (2), СПб, сентябрь 2005.



ванную ставку налогов, а ставка тарифа разбивается на четко расписанные составляющие, что намного выгоднее для перевозчика.

В настоящее время самыми перспективными являются смешанные перевозки. При формировании сквозных тарифов и использовании технологии доставки грузов «от двери до двери» в составе мультимодальных перевозок следует строить договорные отношения между отдельными участниками по видам транспорта таким образом, чтобы уровень сквозного тарифа обеспечивал эффективное использование каждого отдельного вида транспорта.

Рассмотрим кратко вопросы государственного регулирования применительно к автомобильному — самому массовому — виду транспорта. В России только грузовой парк автомобилей насчитывает 3,3 млн. единиц.

О необходимости вмешательства государства в автомобильную транспортную деятельность свидетельствуют многие факторы, в частности — следующие. Налоговая нагрузка на российских автоперевозчиков до 5 раз выше, чем на иностранных. Наши отечественные перевозчики в различных странах выплачивают ежегодно \$12 млн. за пользование дорожной сетью и инфраструктурой, а иностранные перевозчики на российской территории не платят дорожных сборов. На низкую конкурентоспособность отечественных автоперевозчиков влияет техническое состояние автомобилей грузового парка. Средний возраст грузовых автомобилей, в зависимости от регионов, составляет от 9,4 до 13,6 года. Ежегодно списывается 15% парка автомобилей, а

пополняется — существенно меньше. Падает спрос на усредненный «базовый» автомобиль, а возрастает потребность в специализированном транспорте. Сейчас доля бортовых автомобилей составляет 27% всего парка, что в 3 раза больше необходимого. Российская промышленность практически не выпускает подвижного состава для международных перевозок. Транспортные автомобильные компании приобретают машины у известных зарубежных фирм «Скания», «Мерседес», «Ман» и др.

Российские автоперевозчики, осуществляющие международные перевозки, сталкиваются на своей территории с необоснованными таможенными сборами, демпинговой тарифной политикой, отсутствием сертификатов взвешивания и т.п.

О низкой конкурентоспособности российских автомобилистов на международном рынке перевозок свидетельствуют следующие цифры: через государственную границу России в пределах Северо-Западного федерального округа в 2005 году на автотранспорте проследовало 45% общего объема экспортно-импортных российских грузов. Однако из этого количества только 38% грузов перевезено российскими компаниями. Оценивая ситуацию с конкуренцией автомобильного транспорта различных стран на европейском рынке, генеральный секретарь Ассоциации международных перевозок Эстонии (ближайшего соседа России) так характеризует обстановку: «Мы всегда стараемся привлечь российских автоперевозчиков в Эстонию. Мы хотим, чтобы они сами забирали свои грузы в наших

портах. К великому сожалению, россияне пока неконкурентоспособны по ценовой политике с эстонскими автоперевозчиками. Поэтому они не могут заезжать в Эстонию только по чисто экономическим соображениям».

Действительно: согласно отечественной статистике, из 100% российских экспортно-импортных грузов в 2005 году 44% грузов перевезено эстонскими фирмами, 16% — латвийскими, 11% — польскими, 7% — литовскими. Всего в 2005 году автотранспортом ввезена в Эстонию 1 202 681 тонна, вывезена — 665 131 тонна российских грузов.

Наиболее актуальными для автотранспорта России по всем видам перевозок (так же, как и для других видов транспорта) являются нормативно-правовые проблемы. Главнейшая задача — безотлагательно заполнить возникший правовой вакуум в области автоперевозок.

В частности, Устав автомобильного транспорта, принятый в 1989 году, абсолютно не отвечает принципам рыночной экономики и противоречит нормативным и правовым актам, принятым в период реформ. Разработанный ранее проект федерального закона «Об основах автотранспортной деятельности» перерабатывается в новый законопроект «Об автомобильном транспорте и основах автотранспортной деятельности». При этом не следует забывать о необходимости гармонизировать российские законопроекты с законодательством других стран. В частности, существуют украинский закон «Об автомобильном транспорте», белорусский закон «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», осуществляемый в рамках Европейской комиссии проект Tacis «Правовые основы деятельности наземного транспорта» и т.д.

Перечень необходимых нормативно-правовых актов достаточно велик. Он касается правового обеспечения перевозки опасных грузов, безопасности дорожного движения, документов «О платных автомобильных дорогах», «О концессиях в дорожном хозяйстве» и многих других.

Необходимо принять постановление правительства РФ «О дополнительных мерах по государственной поддержке российского автомобильного транспорта», изменить ряд статей Налогового кодекса, в частности — статьи 164 и 165 главы 21 «Налог на добавленную стоимость». Очень важно переработать нормативные акты, регламентирующие условия перевозок тяжеловесных и крупнотоннажных грузов в междуна-

родных сообщениях в рамках международных требований, с учетом международных транспортных коридоров и т.д.

Особо важна роль государства в связи с предстоящим вступлением России в ВТО. В статье М. Медведева во втором номере настоящего журнала отмечены положительные стороны вступления России в ВТО для российского транспорта. Однако, готовясь войти в ВТО, российские государство и транспорт должны проделать существенную работу. Тут необходимо упомянуть о проблемах внутреннего рынка железнодорожного и авиационного видов транспорта.

Вступление России в ВТО ставит перед внутренним водным транспортом основную задачу — открыть внутренние водные пути для иностранного речного флота. Этот вопрос не нов. Правительство РФ своим постановлением № 547 от 21 июля 2005 года утвердило Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 года. Водные пути европейской части России вошли в перечень путей международного значения.

Тут для нашей страны существуют две проблемы. Первая — слишком неблагоприятное для судоходства состояние внутренних водных путей и их инфраструктуры. Вторая — крайне высокий возраст судов речного плавания. Без серьезного вмешательства государства обе эти проблемы не решить. Создание условий для регулируемой конкуренции возможно, если государство подготовит нормативно-правовую базу и будет содействовать процессам интеграции и образования крупных судоходных компаний, способных оказывать конкурентоспособные услуги на внутреннем и внешнем рынках. Помимо этого, необходимо создать условия, обеспечивающие доступ российских судов на внутренние водные пути других государств, защищая экономические интересы российских компаний на мировом рынке перевозок.

Очень важно гармонизировать налоговое, таможенное, транспортное и экологическое законодательство с международным.

Для всех видов транспорта должно быть обеспечено коммерческое регулирование организации транспортных перевозок в рамках международных транспортных коридоров, то есть решение вопросов формирования сквозных тарифов, регламентация деятельности мультимодальных транспортных операторов и т.п.

Для авиационного транспорта важнейшую роль играет обеспечение соответствия современных воздушных судов международным требованиям по техническим и особенно экологическим параметрам.

В более благоприятном положении находится наш железнодорожный транспорт. Тут наибольших последствий от вступления России в ВТО следует ожидать в связи с неизбежной унификацией железнодорожных тарифов на внешние и внутренние перевозки, что потребует привлечения дополнительных средств и усилий для повышения конкурентоспособности отечественных железнодорожного транспорта и портов.

По прогнозам старшего вице-президента ОАО «РЖД» Б. Лапедуса, ожидаемое влияние на ОАО «РЖД» от вхождения России в ВТО — от нейтрального до умеренно негативного.

Основная задача государства, которое энергично осуществляет переговорный процесс по поводу своего вступления в ВТО, — не уходить от проблем, возникающих у всех видов транспорта на данном этапе. Решение этих проблем требует от государства нормативно-правового и материального содействия, а также дополнительных льгот для России, зафиксированных в процессе переговоров.

Важным вопросом, требующим государственного регулирования, является рациональное разграничение сфер деятельности между различными видами отечественного транспорта. В основном это регулирование должно быть обеспечено целевой тарифной политикой. Например, следует учитывать, что морские и речные порты практически неподвластны рыночному регулированию. Являясь важнейшей структурой транспортного процесса, порты в настоящее время часто становятся заложниками Федеральной службы по тарифам, нормативы которой не стимулируют развитие портов. Недостатки тарифной политики приводят к тому, что грузы, доставляемые морем или по реке в порты, перегружаются на автомобили и перевозятся на очень большие расстояния, несмотря на неблагоприятное состояние автодорог и на то, что целесообразней было бы транспортировать эти грузы по железной дороге.

Россия является местом проведения международных конференций по международным транспортным коридорам (МТК). На трех проведенных конференциях были приняты важные реше-

ния, направленные на развитие благоприятных интеграционных процессов в транспортной сфере, в частности — на обеспечение должных условий при прохождении транспортных средств и грузов через пограничные пункты пропуска и посты таможенного контроля.

В преддверии 4-й Международной конференции по МТК целесообразно включить в повестку дня этого форума рассмотрение двух вопросов: контроля за выполнением ранее принятых решений (особенно по прохождению транспорта и грузов через границы) и принятия четкой формулировки — что понимается под международным транспортным коридором.

Из всех проблем, которые могут быть отнесены к понятию «государственное регулирование», самыми актуальными являются две:

- создание нормативно-правовой базы в транспортной сфере. Разработка новых законов и других нормативно-правовых актов, а также переработка и ревизия существующих, требующих особого внимания в условиях рыночных отношений;
- разработка более совершенного регламента профессионального рассмотрения и принятия нормативно-законодательных актов в транспортной сфере.

Из изложенного видно, что недостаточная конкурентоспособность российского транспорта в значительной степени обусловлена недостатками отечественной нормативно-правовой базы. В частности, из поля зрения специалистов исчез очень важный для транспортной отрасли проект федерального закона о смешанных (комбинированных) перевозках. Долгое время муссируется важнейший закон «О морских портах Российской Федерации». После многих лет согласования вместо необходимого Закона о втором реестре морских судов вышел в свет Закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов». Специалистам ясно, что Закон о международном реестре судов и Закон об изменениях других законов в связи... — далеко не одно и то же.

Автомобилисты работают по совершенно устаревшему Уставу автомобильного транспорта. Много лет звучат призывы пересмотреть Положение о таможенном оформлении и контроле грузов в морских и речных портах. Крайне необходимы нормативные положения о взаимодействии различных

видов транспорта в транспортном узле вместо исчезнувших понятий «узловые соглашения» или «единые технологические процессы транспортного узла».

Перечень требующих разработки или корректировки законодательных и нормативных актов в области транспорта чрезвычайно велик. Однако наибольшую тревогу вызывает качество утвержденных важнейших нормативно-правовых актов. Недоверие к высококвалифицированным ученым-транспортникам, разрабатывающим проекты законов, неумение правильно рассчитывать результаты реализации новых нормативно-правовых актов (то есть разницу между полученным экономическим эффектом и потерями из-за первоначальных затрат при внедрении норматива), недостаток квалификации в области транспортной деятельности у согласующих организаций приводят к выхолащиванию существа документов при их согласовании в федеральных ведомствах и при бесконечных слушаниях в Госдуме. И на выходе, после утверждения оказывается совершенно не то, что было задумано и что необходимо стране.



Так, много лет Дума согласовывала важнейший норматив — Кодекс торгового мореплавания. В конце концов он был принят Думой 31 марта 1999 года и подписан президентом РФ 30 апреля 1999 года за № 81-ФЗ. О качестве Кодекса, о ясности его положений и требований свидетельствует следующий факт. Кодекс содержит 160 страниц типографского текста. Для его уверенного использования и правильного толкования в 2001 году были изданы подготовленные высококвалифицированным коллективом юристов под руководством профессора Г.Г. Иванова «Комментарии к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации» объемом 720 страниц сопоставимого типографского текста. Еще более запутанно сложилась судьба Закона о втором реестре морских судов.

В центре внимания транспортников России находятся морские порты. Снижение уровня морского судоходства под российским флагом вынудило поднять рейтинг морских портов. Для решения проблемы транзита важнейших российских грузов, нефти, нефтепродуктов, металлов и прочего, построены и строятся новые порты на Балтике — в Приморске, Усть-Луге, Высоцке, в бухте Батарейной... Однако в течение мини-

мум 5 лет рассматривается и перерабатывается федеральный закон о морских портах. Сколько надежд возлагали транспортники на Таможенный кодекс! В настоящее время не проходит ни одно совещание по вопросам внешнеторговых перевозок, чтобы на нем не предъявлялись претензии к таможенным органам. Причем не принимается во внимание, что эти органы просто хорошо делают свое дело. Около трети российского бюджета ежегодно пополняется за счет деятельности Таможенного комитета. Но никто не считает, что теряют страна и ее транспортники вследствие неконтролируемых простоев транспортных средств и грузов на таможенных пунктах досмотра.

Помимо создания необходимой нормативно-правовой базы, обеспечивающей условия для эффективной деятельности транспорта и удовлетворяющей требованиям его конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг, в сферу государственных обязанностей входит обеспечение и регулирование основных форм безопасности. Независимо от форм собственности, все крупнейшие объекты транспортной инфраструктуры и все административные объединения транспортных средств, применительно к основным формам безопасности, должны находиться под контролем государственных органов, соблюдать государственные требования и удовлетворять государственным нормам в области безопасности.

В настоящее время в Государственной Думе рассматривается проект федерального закона о транспортной безопасности. На наш взгляд, ему присущи все ранее сформулированные недостатки законов последних лет. Этот законопроект ограничивается только одними охранными функциями безопасности, соответствующими английскому понятию security. Уровень транспортной безопасности в значительной степени определяется технико-технологическими свойствами транспортных средств (safety). Для того чтобы рассматриваемый закон удовлетворял современным требованиям, он должен соответствовать сущности международных стандартов, в частности — ISO-8402 и ISO-9000. Для этого рекомендуется сформулировать в нем более четко понятия «безопасность» и «защищенность» систем безопасности через показатели риска.

Помимо упомянутого закона, целесообразно разрабатывать федераль-

ные законы по всем видам транспорта, включив в эти документы обязательные требования по степени воздействия транспорта на окружающую среду, а также по контролю за их выполнением. Это особенно важно не только потому, что сами по себе транспортные средства приводят к экологическому дисбалансу, но и потому, что процессы погрузки, выгрузки и перевозки отдельных видов грузов могут быть источниками существенной техногенной нагрузки.

Несомненными сферами ответственности государства в транспортной деятельности являются обеспечение наиболее эффективных социальных функций, прежде всего — в области пассажирских перевозок и повышения доступности транспортных услуг для наименее обеспеченных слоев населения (инвалидов, пенсионеров).

Руководители транспортных ведомств и инфраструктурных подразделений, к сожалению, часто забывают, что перевозка пассажиров — это прежде всего социальная форма транспортных услуг.

Неумеренные повышения тарифов на пассажирские перевозки в целях покрытия расходов на транспортную деятельность неправильны, они свидетельствуют о недопонимании сущности пассажироперевозок и о неверных подходах к балансу тарифов между грузовыми и пассажирскими перевозками.

В Транспортной стратегии Российской Федерации сформулированы в общем виде принципы государственного регулирования и отражена роль государства в развитии транспорта и в регулировании транспортной деятельности.

Наряду с констатацией необходимости государственного регулирования, в Стратегии указано, что государство исходит из принципа исключения неоправданного вмешательства в транспортную деятельность. Эти абсолютно верные для рыночной экономики положения справедливы, если государство сделает всё, что от него зависит, и всё, что необходимо, для удовлетворения условий конкурентоспособности российского транспорта в мировой рыночной системе.

Государственное регулирование всегда оправдано, если оно способствует приоритетному положению национальных участников транспортного процесса, обеспечивая необходимое протекционирование российского перевозчика и защиту его интересов на международном рынке транспортных услуг.