

РОЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ (ЕАЭС)

Комов Михаил Сергеевич

К.э.н., доцент, Российский университет
транспорта, г. Москва
ecker@bk.ru

THE ROLE OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FORMATION OF A SINGLE TRANSPORT SPACE IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION

M. Kozov

Summary. The article discusses the role and importance of Russia in the formation of a single transport space in the EAEU. Special attention is paid to the participation and contribution of the Russian Federation in the political, economic and infrastructural aspects. The active position of the Russian Federation in conjunction with the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt project is also indicated.

Keywords: EAEU, Russia, transport, infrastructure, logistics.

Аннотация. В статье рассматривается роль и значение России в формировании единого транспортного пространства в ЕАЭС. Отдельное внимание уделено участию и вкладу РФ в политическом, экономическом и инфраструктурном аспекте. Также обозначена активная позиция РФ в сопряжении Евразийского экономического союза с проектом «Экономический пояс шелкового пути».

Ключевые слова: ЕАЭС, Россия, транспорт, инфраструктура, логистика.

Распад Советского Союза создал принципиально новую ситуацию на территории Евразии, ключевым элементом которой стало постсоветское пространство. Вопрос интеграционных процессов на евразийском пространстве становится все более актуальным по мере нарастания геополитической конкуренции между ведущими центрами как глобального, так и регионального уровня, которыми на сегодня являются США, ЕС и Россия. Формирование нового мирового порядка так или иначе определяет дальнейшую судьбу постсоветских стран и их участие в интеграционных объединениях [1].

Реинтеграцию евразийского пространства с момента распада СССР на сегодняшний день можно расценивать не иначе как процесс трансформации, патронируемый Россией. Необходимость интенсификации интеграционных процессов на территории бывшего СССР, по мнению российского руководства, с одной стороны, определяется общей историей, которая охватывает не только социально-политическое и культурно-языковое единство, но и наличие некогда единого народнохозяйственного

комплекса, разрушение связей внутри которого привело к экономическому кризису во всех, без исключения, бывших советских республиках.

Вместе с тем, нерешенность многих проблем в рамках СНГ побудила к образованию субрегиональных интеграционных объединений различного типа — Таможенный союз, Союз России и Беларуси, Центрально-азиатское сообщество, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), основанный на базе Таможенного союза [2]. Именно ЕАЭС среди указанных объединений стал самым амбициозным и самым динамичным проектом реинтеграции государств бывшего СССР.

В то же время, учитывая тот факт, что между участниками ЕАЭС существуют устаревшие каналы коммуникации, а в некоторых случаях отсутствуют не только пути перемещения капитала, товаров, рабочей силы, которые постоянно меняются, но не налажено даже регулярное транспортное сообщение, особого внимания в данном контексте заслуживает развитие транспортной инфраструктуры ЕАЭС.

Прежде всего, следует отметить, что Россия была инициатором создания в рамках ЕАЭС Транспортного союза, свидетельством чего стало введение проекта «Транспортные ворота», который предусматривал создание международных логистических центров вблизи внешних границ Таможенного Союза по направлениям основных экспортно-транспортных потоков. Кроме того, с целью продвижения этого направления Россия проводит активную экспансионистскую экономическую политику, стараясь как можно активнее приобщиться к китайской инициативе «Новый Шелковый путь». В июне 2016 г. на международном экономическом форуме РФ выдвинула идею большого партнерства в Евразии с участием стран ЕАЭС, Китая, Индии, Пакистана, Ирана [3].

Такими образом, указанные обстоятельства обуславливают актуальность, теоретическую и практическую значимость выбранной темы исследования.

Ключевым аспектам перспективного развития транспортного сектора в рамках ЕАЭС уделяется много внимания в научной литературе, что связано с необходимостью обеспечения эффективной работы национальных транспортных систем стран-участниц в период восстановления экономического роста, а также глобализации мирового производства и международной торговли.

Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, Г. Ейтутис уделяют внимание вопросам развития железнодорожного транспорта стран-участниц ЕАЭС, А. Котлубай, А. Филипенко и В. Барышникова — проблемам реформирования портового хозяйства, А. Новикова и Т. Блудова — интеграции национальных транспортных системы в европейскую и азиатскую.

Значительное внимание интеграционным процессам в Евразийском регионе, в том числе в разрезе развития транспортного потенциала уделяют западные политологи, в частности А. Аслунд, Т. Грэм, Е. Качинс, А. Мотиль, А. Стент и др.

Однако, несмотря на значительное количество публикаций, целый спектр вопросов, касающихся развития транспортного сообщения и международных транспортных коридоров в рамках ЕАЭС остается еще открытым. Так, например, более углубленной проработки требуют перспективы регионализации транспортных систем стран-участниц ЕАЭС в контексте налаживания взаимосвязей с другими региональными объединениями.

Кроме того, перспективные направления многостороннего сотрудничества стран в транспортной сфере, доминантные факторы, значительные тенденции, влияние развития транспортных коридоров на экономическую безопасность объединения и отдельных государств,

проблемы расширения и последующей трансформации торговых отношений на базе развитой транспортной инфраструктуры в условиях глобальной экономики недостаточно освещены.

Также без должного внимания остаются вопросы роли и взноса каждого государства в развитие транспортной инфраструктуры ЕАЭС.

Таким образом, с учетом вышеизложенного, цель статьи заключается в изучении роли Российской Федерации в формировании единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе.

На сегодняшний день в рамках единого транспортного пространства ЕАЭС функционируют более 920 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 135 тыс. км. внутренних водных путей, 125 тыс. км железных дорог и 98 международных аэропортов, 39 специализированных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов. Все они объединены в основные международные транспортные коридоры [4]. Очевидно, что расширение и углубление интеграции в ЕАЭС объективно не может состояться без наличия современного транспортно-логистического комплекса. Развитая транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС позволит создавать новые производства, будет способствовать мобильности трудовых ресурсов, росту и интенсификации транзитных перевозок по территории Союза в системе международных транспортных коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг» [5].

Принимая во внимание существенный транспортный потенциал объединения, особое внимание руководства РФ сосредоточено на создании транспортных евразийских коридоров. Следует отметить, что с целью реализации этой задачи транспортная политика России концентрируется на создании общих рынков транспортных услуг и повышении эффективности тарифной политики в странах участницах.

По инициативе РФ и при непосредственном ее участии для достижения поставленных целей была разработана Концепция формирования единого транспортного пространства, которая предусматривает увеличение к 2020 году совокупного транзитного потенциала евразийского пространства с 230 до 430 млн. тонн в год. [6] Концепция предусматривает реализацию ряда инфраструктурных проектов, нацеленных на создание логистической инфраструктуры: автомобильных дорог, мостов, линий электропередач, нефтегазопроводов, портов, терминалов. Планируется, что на основе этой инфраструктуры будут созданы новые ареалы промышленного производства, включая населенные пункты и целые города.

Таблица 1. Объемы финансирования объектов транспортной инфраструктуры ЕАЭС [2]

Государства-участники ЕАЭС	Количество реализуемых инвестиционных проектов	Ориентировочные затраты на реализацию проектов (млрд.\$)
Республика Беларусь	4	1,5
Республика Казахстан	5	8,7
Кыргызская Республика	2	0,42
Российская Федерация	56	40,52
Республика Таджикистан	2	0,62
Республика Узбекистан	5	1,02
ВСЕГО:	74	52,78

Таблица 2. Инвестиции в логистические центры [4]

Государства члены	Период до 2012 года			Период 2013–2020 гг.		
	Количество	Размещение ЛЦ	Инвестиции, млн. долл.	Количество	Размещение ЛЦ	Инвестиции, млн. долл.
Беларусь	3	Минск, Брест, Витебск	1150	1	Гомель	350
Казахстан	4	Алматы, Астана, Актау, Достык	750	9	Уральск, Актобе, Семипалатинск, Кызылорда, Тараз, Шымкент, Коргас, Таскала, Бахты	1040
Кыргызстан	-	-	-	1	Бишкек	120
Россия	19	Московский и Петербургский узлы, Н. Новгород, Самара, Волгоград, Новороссийск, Калининград, Мурманск, Екатеринбург, Красноярск, Иркутск, Хабаровск, Находка	25	25	Архангельск, Вологда, Смоленск, Рязань, Тверь, Ярославль, Брянск, Орел, Липецк, Тамбов, Казань, Пермь, Саратов, Астрахань, Краснодар, Ростов-на-Дону, Уфа, Оренбург, Челябинск, Барнаул, Тюмень, Омск, Новосибирск, Улан-Удэ, Чита	4800
Таджикистан	-	-	1	1	Душанбе	120
Узбекистан	1	Ташкент	2	2	Андижан, Навои	240
Всего	27		39	39		6670

Роль России в указанных проектах является беспрецедентной, 2/3 всех проектов реализуются и финансируются российской стороной (см. табл. 1).

Одним из главных факторов, которые препятствуют развитию транспортной системы ЕАЭС и реализации скоординированной транспортной политики, является невысокий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры Союза. Данная инфраструктура включает в себя транспортную, складскую, таможенную и управленческую составляющие. По мнению экспертов, в существующем виде транспортно-логистическая инфраструктура ЕАЭС не способна в полной мере обеспечить повышение общей эффективности интеграционного процесса в области транспорта и логистики.

На пути преодоления указанных трудностей роль России также значительна. Из 27 реализованных проектов по развитию логистических центров по состоянию

на 2012 год, 19 было инициировано и профинансировано Россией. С 2012 по 2020 показатели также свидетельствуют о существенной роли РФ — из 39 проектов 25 российские (см. табл. 2).

Значительная роль России в развитии транспортной системы ЕАЭС реализуется благодаря ее активному участию в сопряжении Евразийского экономического союза с проектом «Экономический пояс шелкового пути». Главная идея этого проекта базируется на создании трех транспортно-экономических коридоров, которые будут проходить через Центральную и Северную Азию, а также часть Южной Азии и через некоторые страны Африки и Европы. Главным образом проект направлен на преодоление таможенных барьеров, развитие транспортной инфраструктуры, расширение внешнеэкономического взаимодействия, стимулирование внешнего инвестирования и финансирования, преодоление «разрыва» социального неравенства в странах-участницах и т.д. [7]

Объединение транспортных и информационных коммуникаций от Китая до Восточной Европы с последующей ориентацией на создание единого транспортно-информационного комплекса, призвано способствовать развитию стран ЕАЭС и расширению интеграционных процессов за счет новых участников.

Президент РФ В. В. Путин, поддержав в целом инициативу КНР о создании системы современных транспортных коридоров, отметил, что инфраструктурные проекты, заявленные в рамках ЕАЭС и инициативы «Один пояс — один путь» в связке с Северным морским путем способны создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента.

Дополнительный расчет Кремля заключается в том, что в строительство международных транспортных коридоров ЕАЭС неизбежно включатся Япония и Южная Корея, которые будут вынуждены прокладывать через страны-члены свой сухопутный коридор в ЕС. Для этого могут быть использованы расширенные мощности Транссиба на участке от Омска до Владивостока. Это оз-

начает многомиллиардные японские и южнокорейские инфраструктурные инвестиции в экономику стран ЕАЭС. Достаточно весомые преференции от этого получат также Казахстан, Белоруссия и Польша, через территории которых пройдет часть маршрутов.

Кроме того, Россия выступает за либерализацию рынка авиаперевозок в ЕАЭС. Ограничения на авиаперевозки между Россией и Беларусью, а также Россией и Арменией полностью сняты. В настоящее время ведутся активные переговоры с Казахстаном.

Таким образом, подводя итоги, отметим, что развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС является критически важной задачей, поскольку открывает широкие возможности для расширения и углубления интеграции стран-участниц, развития их хозяйственных комплексов, что в долгосрочной перспективе обеспечит их органичное включение в глобальную систему. Роль России в развитии транспортной системы является значительной. Страна активно участвует в проектах на политическом, экономическом и инфраструктурном уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дадабаева З. А. Трансформация логистических рынков на евразийском пространстве в условиях внедрения цифровых технологий // Экономика и управление. 2018. № 8(154). С. 29–36.
2. Лебедев Е. А., Миротин Л. Б., Васильев Н. А. Особенности формирования транспортного пути Азия — Европа // Вестник транспорта. 2018. № 12. С. 2–5.
3. Алексашина Ю. П. Условия формирования единого транспортного пространства ЕАЭС // Электронный сборник научных статей. Ростов-на-Дону, 2018. С. 6–10.
4. Гетман А. Г., Пластуняк И. А. Перспективы увеличения транзитного потенциала Евразийского экономического союза // Транспорт Российской Федерации. 2019. № 1(80). С. 28–31.
5. Дуйсенбай Д. Т., Домнина С. В. Страны ЕАЭС переходят на новый этап формирования единого транспортного пространства // Логистика и управление цепями поставок. 2018. № 5(88). С. 3–13.
6. Домнина С. В. На пути к общему рынку транспортных услуг ЕАЭС — в фокусе внимания услуги автомобильного транспорта России и Казахстана // Логистика и управление цепями поставок. 2019. № 6(95). С. 24–30.
7. Малецкая М. Б. Повышение качества транспортных услуг при международных перевозках груза в пространстве евразийской интеграции // Материалы Международного Байкальского форума. Под научной редакцией Е. Р. Метелевой. 2018. С. 166–169.

© Комов Михаил Сергеевич (ecter@bk.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»