

ЕДИНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО КАК СТРУКТУРНЫЙ КОМПОНЕНТ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ЕАЭС¹

Алексеев Петр Викторович

К.э.н., в.н.с., Финансовый университет при
Правительстве Российской Федерации
palekseev@fa.ru

SINGLE TRANSPORT SPACE AS A STRUCTURAL COMPONENT OF THE EAEU SINGLE ECONOMIC SPACE

P. Alekseev

Summary. Transport is one of the most important infrastructural sectors of the national economies of the member states of the Eurasian Economic Union (EAEU), and the formation of their single transport space (STS) is necessary for the successful development of Eurasian economic integration. The article discusses the regulatory legal framework, trends and prospects for the formation of the STS, the place and interests of Russia in this process. The important role of transit traffic in the development of the economies of the EAEU countries is noted. Based on the analysis, additional measures are proposed for the formation of the STS, the effective implementation of the transport and transit potential of the Union.

Keywords: Eurasian Economic Union; single transport space; common market for transport services; transport infrastructure; unification of legislation; digital cooperation.

Аннотация. Транспорт является одной из важнейших инфраструктурных отраслей национальных экономик государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС), а формирование их единого транспортного пространства (ЕТП) необходимо для успешного развития евразийской экономической интеграции. В статье рассмотрены нормативное правовое обеспечение, тенденции и перспективы формирования ЕТП ЕАЭС, место и интересы России в этом процессе. Отмечена важная роль транзитных перевозок в развитии экономик стран ЕАЭС. Исходя из проведенного анализа, предложены дополнительные меры по формированию ЕТП ЕАЭС, эффективной реализации транспортного и транзитного потенциала Союза.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; единое транспортное пространство; общий рынок транспортных услуг; транспортная инфраструктура; унификация законодательства; цифровая кооперация.

В 2000-х годах проблемам формирования ЕТП на евразийском пространстве уделяется большое внимание со стороны государств и экспертов. Теоретические и практические вопросы, связанные с формированием ЕТП, рассмотрены в работах Л.Б. Вардомского, Е.Ю. Винокурова, С.Ю. Глазьева, М.С. Комова, О.Н. Ларина, С.Г. Лузянина, Ю.В. Морозова, М.О. Тураевой, Б.А. Хейфеца, В.А. Цветкова и многих других. Тем не менее, в целом данная проблематика остается недостаточно изученной.

Формирование ЕТП ЕАЭС предусмотрено Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. В соответствии со ст. 86 Договора, в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспорт-

ного пространства (ЕТП) на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Формирование ЕТП осуществляется посредством поэтапного создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг (ОРТУ). Вопросы дальнейшей интеграции в сфере естественных монополий и сфере транспорта закреплены в разделах XIX «Естественные монополии» и XXI «Транспорт» Договора о ЕАЭС [1].

В развитие положений Договора о ЕАЭС 26 декабря 2016 г. Высший Евразийский экономический совет Решением № 19 утвердил Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС, целями которых являются дальнейшее формирование и развитие единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг Союза.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета.

Данные цели достигаются путем решения следующих задач:

- ◆ принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализация наилучших международных практик, в том числе содействие более полной реализации географических преимуществ Союза при осуществлении транзитных транспортно-экономических связей между Европой и Азией, изучение, анализ и согласованное внедрение передового зарубежного опыта;
- ◆ интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;
- ◆ эффективное использование Союзом своего транзитного потенциала;
- ◆ повышение качества транспортных услуг.

Реализация Основных направлений осуществляется с учетом следующих приоритетов:

- ◆ создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- ◆ координация развития транспортной инфраструктуры;
- ◆ развитие науки и инноваций в сфере транспорта;
- ◆ расширение научно-технического сотрудничества, обмена информацией, передовым опытом («ноу-хау») с целью развития транспортных технологий [2].

Правовое регулирование в рамках ЕАЭС направлено на проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, последовательное и поэтапное формирование ЕТП на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. ЕТП как важный структурный компонент единого экономического пространства ЕАЭС формируется посредством поэтапного создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг. По мнению профессора Л. Б. Вардомского, этот рынок позволит удешевить и ускорить взаимные перевозки, обеспечить гарантированный и равный доступ к услугам национального транспорта всех стран-участниц при перевозках внутри Союза и между государствами Союза и третьими странами. Одна из главных задач ЕТП и ОРТУ — превратить транзит из барьера в фактор, содействующий развитию стран-участниц. По мере продвижения в направлении создания ОРТУ, в ЕАЭС будет действовать единый транзитный тариф для отдельных видов транспорта. Это касается не только перевозок между странами ЕАЭС, но и транзита, обеспечивающего перевозки между ними и третьими странами, а также между третьими странами [3].

По мнению профессора О. Н. Ларина, «интеграция транспортных систем ЕАЭС с учётом различий право-

вого регулирования, технологических особенностей отдельных видов транспорта и состояния транспортной инфраструктуры должна содействовать экономическому росту союзных государств, снижению их транспортной изолированности, расширению внутрисоюзных и международных экономических связей и увеличению объёмов транзитных перевозок» [4].

В настоящее время развитие транспорта в ЕАЭС характеризуется разнонаправленной динамикой: общий объем перевозок грузов в рамках ЕАЭС всеми видами транспорта увеличился с 12262,4 млн. т в 2014 г. до 12755,3 млн. т в 2018 г., т.е. на 4%. При этом общий объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта снизился с 43959,0 млн. пассажиров в 2014 г. до 37766,8 млн. пассажиров в 2018 г., т.е. на 14%. Снижение объема перевозок пассажиров обусловлено сокращением перевозок в России, частично вследствие экономических санкций. Наибольший удельный вес в структуре перевозок традиционно приходится на автомобильный транспорт. В период 2014–2018 гг. его доля в общем грузообороте стран ЕАЭС увеличилась с 71,5 до 72,1%, а доля в перевозках пассажиров — с 79,4 до 94,1% [5].

С начала 2010-х гг. одним из ключевых реализуемых на практике направлений интеграционного взаимодействия государств-членов ЕАЭС выступает реализация транзитного потенциала Союза, что обусловлено выгодным экономико-географическим положением ЕАЭС, взаимоположением стран-участниц. В этот период, по мнению профессора Л. Б. Вардомского, происходит активное включение ЕАЭС в обслуживание трансконтинентального контейнерного транзита на направлении ЕС–КНР. Транзит на этом направлении предъявляет высокие требования к скорости и надежности перевозок, сохранности грузов в пути, контролю движения грузов по маршруту в непрерывном режиме. Вместе с тем, развитие транзитных перевозок по этому направлению совпало с обострением геополитических противоречий России с Западом и началом реализации Китаем мегапроекта «Один пояс, один путь» [8].

Транзитные перевозки являются значительным источником доходов для транспортных и логистических компаний, бюджетов разного уровня, а также оказывают мультипликативное влияние на различные отрасли национальной экономики. С транзитом тесно связана деятельность таможенного, страхового, складского, топливно-энергетического производства, других сопряженных секторов экономики. Транзит способствует развитию экономики прилегающих к транзитным путям территорий [8].

В настоящее время на формирование ЕТП ЕАЭС, реализацию транспортного и транзитного потенциала ЕАЭС

оказывает сдерживающее влияние ряд проблем, в том числе:

- ◆ недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры, включая её высокий физический и моральный износ (например, в Армении по этой причине не функционирует порядка 40% построенных железных дорог [6]);
- ◆ различия в национальном законодательстве государств-членов ЕАЭС, регламентирующем вопросы функционирования отдельных видов транспорта;
- ◆ различия в понятийном аппарате, применяемом в национальном законодательстве государств-членов ЕАЭС, регламентирующем вопросы функционирования отдельных видов транспорта [6];
- ◆ сохранение ограничений и изъятий в транспортной сфере ЕАЭС (по данным ЕЭК, на 31 марта 2017 г. в ней существовали 4 ограничения и 3 изъятия) [7];
- ◆ конкуренция с автоперевозчиками Китая вследствие дешевизны китайских грузовых услуг, что ухудшает положение российских и казахстанских автоперевозчиков [6].

В настоящее время весьма актуальны проблемы реализации высокого транспортного и транзитного потенциала России, обусловленного в том числе её выгодным экономико-географическим положением, наличием развитой транспортной инфраструктуры. Вопросы её модернизации и расширения находятся в числе приоритетных направлений экономической политики России.

В соответствии с Указом Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 7 мая 2018 г. № 204 Правительству РФ было поручено разработать и утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий обеспечение в 2024 году развития транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг» для перевозки грузов за счет:

- ◆ строительства и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа — Западный Китай»;
- ◆ увеличения мощностей морских портов РФ, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов;
- ◆ развития Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему до 80 млн. тонн;
- ◆ сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ

до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;

- ◆ формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;
- ◆ увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза, до 180 млн. тонн;
- ◆ увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна [9].

В целях реализации поставленных задач Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р был утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, включающий основные характеристики девяти федеральных проектов, направленных на развитие инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта в Российской Федерации. Общий объем финансирования указанных федеральных проектов составляет 6348,1 млрд. рублей, из них 3028,8 млрд. рублей — средства федерального бюджета, 58,7 млрд. рублей — средства бюджетов субъектов РФ, 3260,6 млрд. рублей — внебюджетные источники [10].

В настоящее время важным фактором инфраструктурной связанности постсоветского пространства становится «цифровая кооперация». Речь идет о формировании общих цифровых платформ для торговли, промышленной кооперации, субконтрактации и трансфера технологий, обеспечения трудоустройства и занятости граждан государств — членов ЕАЭС, транспортных коридоров ЕАЭС, прослеживания движения товаров от производителя до конечного потребителя, для малого и среднего бизнеса, а также о создании общих интернет-ресурсов в сфере образования, культуры и туризма [12].

Цифровая кооперация позволяет наращивать горизонтальные взаимодействия и вовлекать в интеграционный процесс все больше юридических и физических лиц. Широкое внедрение информационно-коммуникационных технологий способствует динамичному росту экспорта услуг. Цифровизация имеет значительный потенциал усиления экономической и социальной связанности евразийского пространства, но лишь при условии наличия единой стратегии и совместных проектов. В противном случае, при автономной цифровой политике для формирования общих рынков будут возникать дополнительные барьеры [3].

Резюмируя вышесказанное, следует отметить, что для успешного формирования ЕТП ЕАЭС, эффективной

реализации транспортного и транзитного потенциала Союза целесообразно акцентировать внимание на следующих направлениях:

1. Проработка вопроса о целесообразности унификации законодательства государств-членов ЕАЭС, регламентирующего вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
2. Разработка единого понятийного аппарата, применяемого в законодательстве государств-членов ЕАЭС, регламентирующем вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
3. Проработка вопроса о целесообразности заключения международных договоров в рамках Союза, регулирующих вопросы транспортного сообщения между государствами-членами.
4. Продолжение формирования общего рынка транспортных услуг путем устранения оставшихся ограничений и изъятий в транспортной сфере ЕАЭС.

5. Обоснование целесообразности разработки единой стратегии создания евразийских цифровых транспортных коридоров.

6. Упрощение и оптимизация контроля перевозок, в том числе путем создания механизма прослеживаемости перемещения товаров.

Принимая во внимание значительные достижения в области формирования ЕТП ЕАЭС, высокий транспортный и транзитный потенциал Союза, а также выдвижение рядом государств новых международных транспортных инициатив, в будущем можно прогнозировать создание евразийского транспортного партнерства с участием стран ЕАЭС, СНГ, КНР, ЕС и ряда других стран евразийского материка. Это то, на что нацелена идея «Один пояс и один путь». Не исключено, что в перспективе евразийское транспортное партнерство станет составной частью Большого евразийского партнерства, вопросы создания которого в настоящее время прорабатываются в России и за рубежом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант». Дата обращения: 21.02.2020.
2. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ЕАЭС (утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19) // СПС «Гарант». Дата обращения: 21.02.2020.
3. Вардомский Л. Б. Евразийская интеграция и Большое евразийское партнерство // Россия и новые государства Евразии. 2019. № 3. С. 22.
4. Ларин О. Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3. С. 167.
5. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник. — М.: ЕЭК, 2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org>. Дата обращения: 21.02.2020.
6. Комов М. С. Сотрудничество в транспортной сфере как фактор развития региональной экономической интеграции в Евразийском экономическом союзе // Московский экономический журнал. 2019. № 13. С. 83.
7. Доклад Евразийской экономической комиссии «Барьеры, изъятия и ограничения Евразийского экономического союза». — М.: ЕЭК, 2017. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents>. Дата обращения: 21.02.2020.
8. Вардомский Л. Б. Евразийская интеграция и транзит // Белорусский экономический журнал. 2018. № 3. С. 37.
9. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» // СПС «Гарант». Дата обращения: 21.02.2020.
10. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р) // СПС «Гарант». Дата обращения: 21.02.2020.
11. Стратегия Евразийского банка развития на период с 2018 по 2022 год. URL: https://eabr.org/upload/data/strategy_2018_2022.pdf. Дата обращения: 21.02.2020.
12. ЕАЭС переходит на проектный формат реализации цифровой повестки. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/01-02-2019.aspx>. Дата обращения 21.02.2020.

© Алексеев Петр Викторович (palekseev@fa.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»