

Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС



М. А. Асаул,
д. э. н., заместитель
директора департамента
транспорта и инфра-
структуры Евразийской
экономической комиссии
(ЕЭК)



А. Е. Мохов,
к. п. н., заместитель
начальника отдела
естественных монополий
департамента
транспорта и инфра-
структуры ЕЭК

Важнейшим направлением в становлении и развитии Евразийского транспортного союза (ЕАЭС) является интеграция в сфере транспорта. Причем стоящие здесь перед странами-участницами задачи в свете современной политической и экономической международной ситуации приобретают все большую актуальность.

За небольшой промежуток времени удалось достичь значительных результатов на поприще постсоветской транспортной интеграции, начало которой было положено решением Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) «О согласовании транспортной политики государств — членов Таможенного союза и Единого экономического пространства» [1]. В частности, утверждены Основные направления и этапы скоординированной (согла-

сованной) транспортной политики. Создана безразрешительная система для международных перевозок грузов автомобильным транспортом по территории пяти стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Это коснулось двусторонних и транзитных перевозок [2], а также транспортировок между государствами внутри Союза. Налажен информационный обмен между органами, осуществляющими транспортный контроль. Транспортный автомобиль-



- Отменена разрешительная система на международные автомобильные перевозки грузов между государствами-членами;
- Транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу ЕАЭС;
- Налажен информационный обмен между органами, осуществляющими транспортный контроль;
- Проведена унификация внутригосударственных тарифов по перевозке грузов по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный) и определены условия их применения при транзитных перевозках;
- Определены правила доступа перевозчиков государств-членов на сопредельные участки железнодорожной инфраструктуры других государств-членов;
- Определен порядок осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов;
- Утверждены Основные направления и этапы скоординированной (согласованной) транспортной политики.

- Рост грузооборота и объема перевозок грузов;
- Снижение транспортной составляющей в конечной цене товара;
- Повышение скорости перевозок грузов;
- Формирование прозрачных тарифов на транспортные услуги;
- Увеличение транзитного потенциала;
- Снижение доли и протяженности порожних пробегов.

Рис. 1. Результаты интеграции в транспортной сфере

ный контроль перенесен на внешние границы ЕАЭС, т. е. упразднен на границах между странами Союза. Принята Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками каботажных автомобильных перевозок. Установлены унифицированные внутригосударственные тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом. Все это позволило снизить транспортную составляющую в конечной цене товаров и услуг (рис. 1).

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) в целом по Союзу в 2017 г. по сравнению с 2010 г. увеличился до 10,9 млрд т (на 17 %), а объем перевозок пассажиров — до 37,8 млрд человек (на 26,7 %). Грузооборот всех видов транспорта (за исключением трубопроводного) за тот же период вырос до 3367 млрд т-км (на 23 %), а пассажирооборот — до 811 млрд пасс.-км (на 33,4 %).

В результате деятельности ЕЭК в области эффективного взаимодействия и согласованного развития железнодорожных транспортных систем создана Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). Сегодня организованные ею поезда, которые следуют от китайской границы до границ Евросоюза и в обратном направлении, преодолевают более 1000 км в сутки. На всем маршруте следования обеспечивается высокий уровень безопасности и информационного сопровождения перевозок (рис. 2).

В сфере внутреннего водного транспорта ЕАЭС продолжена деятельность по доработке Соглашения о судоходстве. В его основу заложены принципы и практические механизмы совершенствования

разрешительного порядка на проход судов под флагом государств — членов ЕАЭС по внутренним водным путям государств — членов Союза. Сегодня доступ судов под флагом одного из государств-членов на внутренние водные пути другого члена ЕАЭС осуществляется в специальном порядке согласно национальному законодательству [3–5]. 2 декабря 2017 г. документ прошел Совет ЕЭК и направлен сторонам Договора о ЕАЭС: для его подписания необходимо выполнить внутригосударственные процедуры.

Важнейшим событием стало утверждение в декабре 2016 г. президентами стран ЕАЭС главного стратегического документа в сфере транспорта — Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. Указанный документ, где предусмотрены особые планы мероприятий (дорожные карты), позволит формировать единое транспортное пространство и создавать общий рынок транспортных услуг ЕАЭС. В результате могут быть созданы условия для роста грузопотоков в рамках взаимной (внутрисоюзной) и внешней торговли, для повышения доли транспортных услуг в ВВП, для осуществления крупномасштабных транспортных проектов и программ [6, 7].

Дорожная карта (план мероприятий) по вопросам функционирования воздушного транспорта была утверждена решением Межправительственного совета ЕАЭС 14 августа 2017 г. Вторая дорожная карта в части иных видов транспорта, также получившая одобрение Совета ЕЭК, была принята премьер-министрами стран ЕАЭС и утверждена Межправительственным советом 25 октября 2017 г.

В эти дорожные карты включены мероприятия по реализации приоритетных задач транспортной политики, рассчитанные на трехлетний период и включающие проведение аналитической работы, определение направлений сближения и выработку согласованных подходов по гармонизации законодательства. По ряду вопросов предусматривается подготовка проектов международных договоров и актов ЕЭК. Претворение в жизнь мероприятий указанных дорожных карт даст возможность выполнить поручение глав государств — снять до 2025 г. ограничения на осуществление перевозок всеми видами транспорта в границах территорий стран Союза (рис. 3).

Разработчики дорожных карт уделяют особое внимание внедрению цифровых технологий в транспортные производственные процессы. Сегодня в рамках ЕАЭС «цифровая повестка» входит в число важнейших направлений общей работы. Открываются дополнительные возможности для развития экономики в странах — участниках ЕАЭС. Формирование электронных информационных коммерческих потоков с привязкой к местным торговым площадкам, постепенный переход на электронный документооборот, гармонизация законодательства, внедрение многовекторных интеллектуальных транспортных систем и механизмов «единого окна» будут способствовать образованию общего рынка товаров, услуг, капитала и рабочей силы, т. е. достижению одной из основных целей создания ЕАЭС.

Приоритетный вектор организации грузового трафика всеми видами транспорта — использование современных цифровых технологий при оформлении перевозок грузов и контроля их доставки.



Итоги 2017 года

Объем транзитных перевозок в сообщении: Азия — Европа — Азия по территории Казахстана, России и Беларуси вырос на 75 % по сравнению с 2016 г. и составил 175 тыс. TEU (ДФЭ)

Было отправлено 2102 контейнерных поезда

Количество регулярных маршрутов в сервисах АО «ОТЛК» достигло 48

Ежедневно компания осуществляла отправку до 15 контейнерных поездов

В рамках реализации проекта «XL train» было организовано более 115 длиннооставных поездов, включавших до 100 условных вагонов

Рис. 2. Достижения Объединенной транспортно-логистической компании

Следует отметить, что цифровые электронные технологии требуют скорейшего применения на всех этапах движения грузов и предоставления других транспортных услуг: важно не отстать от новой технологической волны, не пропустить установления очередного технологического уклада в рамках шестой научно-технической революции [8, 9]. Например, на железнодорожном транспорте предстоит разработка таких важных направлений, как переход на электронную железнодорожную накладную, внедрение технологии электронного таможенного транзита, перевод таможенной процедуры временного ввоза транспортных средств международной перевозки при железнодорожных транзитных перевозках в электронную форму. Эти мероприятия включены в дорожную карту по осуществлению Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в части железнодорожного транспорта на 2018–2020 гг.

Кроме того, среди основных задач и приоритетов евразийской транспортной политики нужно выделить эффективное использование трансконтинентального транзитного потенциала [10], развитие международных транспортных коридоров (МТК), создание и совершенствование путей инфраструктуры. В таком контексте возникают новые возможности, которые дает сотрудничество с Китаем. Поэтому страны ЕАЭС совместно с КНР приступили к разработке и реализации сопряжения деятельности ЕАЭС и китайского проекта Экономический пояс Шелкового пути (или Новый Шелковый путь).

В целях подготовки дорожной карты по реализации этой инициативы был сформирован предварительный перечень приоритетных инфраструктурных проектов в области транспорта, одобренный в декабре 2016 г. министрами транспорта стран ЕАЭС. Под эгидой ЕЭК были объединены около сорока масштабных инфраструктурных проектов. Все они связаны

с проектами, реализация которых дополнит основные трансконтинентальные транспортные коридоры, проходящие по территории Евразии. Это — прокладка новых магистралей и модернизация существующих, создание современных логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов и другие проекты, раскрывающие транспортный потенциал евразийских стран [11, 12]. Некоторые проекты уже осуществляются или близки к реализации.

Продвижение таких проектов позволит полноценно использовать преимущества географического положения пяти евразийских стран — членов ЕАЭС, реконструировать существующие и построить новые автомобильные и железнодорожные магистральные пути, создать необходимую сеть «цифровых» логистических центров и хабов мирового уровня на основных МТК [13] в направлении Евросоюз — КНР (транспортный коридор «Восток — Запад», или Транссиб) и в направлении Европа — Иран — Индия — Индийский океан (транспортный коридор «Север — Юг»). Все это будет способствовать динамичному развитию транспортных систем (требующих серьезной модернизации) всех государств — участников ЕАЭС, формированию единого рынка транспортных услуг, а значит, и единого транспортного пространства [14].

Следует заметить, что некоторые государства БРИКС — члены Всемирной торговой организации (ВТО), располагающиеся в бассейне Индийского океана и потому вплотную сопричастные к реализации МТК «Север — Юг», а именно Индия и ЮАР, истолковывают неразвитость транспортной инфраструктуры (или любой инфраструктуры)



Рис. 3. Этапы создания единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг

как барьер во внешнеторговых отношениях.

Под понятием «барьер» государства — члены ВТО понимают вводимые или поддерживаемые государствами меры, которые удовлетворяют условию несоответствия обязательствам или невыполнения обязательств, содержащихся в любых экономических или торговых соглашениях либо договорах, которые заключены и вступили в силу, что приводит к одному из следующих отрицательных торговых эффектов:

- введение или угроза ввести препятствие или ограничение на доступ товаров либо услуг на рынок данного торгового партнера или рынок любого другого торгового партнера;
- порождение или угроза вызвать ухудшение конкурентоспособности национальных товаров или услуг на рынке данного торгового партнера либо на рынке любого другого торгового партнера;
- введение или угроза ввести препятствие либо ограничение на доступ товаров или услуг данного торгового партнера либо любого другого торгового партнера на рынок государства — члена ВТО.

Определение, используемое Индией, включает кроме определения ВТО и положение о том, что к барьерам относятся «недостаточная информированность сторон о взаимных возможностях, сложные бюрократические процедуры, неразвитость кредитно-финансовых механизмов и транспортной инфраструктуры, сложности с ведением бизнеса, языковые барьеры». Сходное определение термина «барьер» используется и в ЮАР: «это не тарифы, а другие факторы, такие как неразвитые производственные структуры и неадекватная инфраструктура» [16].

Торговые барьеры — основные препятствия технического характера на пути любой проводимой экономической интеграции, определенной и планируемой на политическом уровне. И от их преодоления зависит успех экономической интеграции. Известны примеры, когда интеграция, намеченная и декларируемая на государственном уровне, встречалась с малопреодолимыми торговыми барьерами (и иными экономическими и внеэкономическими препятствиями), что «замораживало» ход дальнейшего экономического сближения стран [17].

Поэтому для развития эффективного международного экономического сотрудничества так важно стараться устранить

транспортные «барьеры» [18], хотя бы в части неразвитости (или «неадекватности») инфраструктуры, особенно если страны-партнеры (в рамках различных международных интеграционных группировок) делают на этом особый акцент и связывают с этим дальнейшие интеграционные действия и шаги.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) открыта для координации взаимовыгодного сотрудничества со странами Европы и Азии, а также с другими странами и интеграционными объединениями, если сотрудничество с ними (вне географической «материковой» привязки) будет иметь положительный экономический эффект. **□**

Литература

1. Асаул М. А. Согласованная транспортная политика государств — членов Таможенного союза и Единого экономического пространства // Саморазвитие, самоуправление и трансформационные изменения в инвестиционно-строительной деятельности. СПб.: АНО ИПЭВ, 2013. Т. 1. С. 311–320.
2. Асаул Н. А. Управление пассажирскими перевозками // Мировое инновационное соревнование. Роль и место России в нем: Матер. XVIII науч.-практ. конф. СПб.: АНО ИПЭВ, 2016. С. 451–458.
3. Асаул М. А. Перспектива развития внутреннего водного транспорта Евразийского экономического союза // Фундам. исслед. 2016. № 2–2. С. 333–336.
4. Малыгин И. Г., Комашинский В. И., Асаул М. А. Интеллектуальные технологии на водном транспорте // Морск. интеллект. технол. 2017. Т. 2. № 2 (36). С. 55–65.
5. Malygin I. G., Komashinskiy V. I., Asaul M. A. The intellectual technologies on water transport // Mar. intellect. technol. 2017. Т. 2. Vol. 2. P. 54–58. WOS:000405375400008.
6. Асаул М. А. Транспортная политика государств — членов ЕАЭС должна быть направлена на построение интеллектуальной мультимодальной транспортной системы // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2016: Матер. Межд. науч.-практ. конф. 2016. С. 15–20.
7. Malygin I. G., Komashinskiy V. I., Asaul A. N. The project of intellectual multimodal transport system // Transp. res. Proceed. 12th intern. conf. — organization and traffic safety management in large cities. SPbOT SIC–2016. 2017. Т. 1. Vol. 1. P. 73–80.
8. Глазьев С. Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса. М.: Экономика, 2010.
9. Seliverstov S. A., Malygin I. G., Starichenkov A. L., Muksimova R. R., Grigoriev V. A., Asaul A. N. Modeling of megalopolis traffic flows with the introduction of a new line of water intercity passenger transport // Proceed. 2017 20th IEEE intern. conf. on Soft Computing and Measurements, SCM 2017. P. 278–280. DOI: 10.1109/SCM.2017.7970560
10. Асаул М. А. Некоторые аспекты реализации и развития транзитного потенциала в рамках Евразийского экономического союза // Экон. и управл. 2016. № 6 (128). С. 4–7.
11. Асаул М. А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундамент. исслед. 2016. № 2–1. С. 120–124.
12. Асаул М. А. Интеграционные направления деятельности в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Проблемы предпринимательской и инвестиционно-строительной деятельности: Матер. XVII науч.-техн. конф. 2015. С. 238–246.
13. Асаул М. А. Создание новых транспортных маршрутов между Европой и Азией // Мировое инновационное соревнование. Роль и место России в нем: Матер. XVIII науч.-практ. конф. СПб., 2016. С. 434–442.
14. Ганеева М. В. Внутренние угрозы экономической безопасности Евразийского экономического союза // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер. Экономика. 2017. № 2. С. 168–177.
15. Данильцев А. В. Международная торговля: инструменты регулирования. М.: Дел. лит-ра, 2004.
16. Ганеева М. В. Сравнение существующих подходов работы с барьерами во внешней торговле, применяемых ЕС, БРИКС, США, ВТО и ОЭСР // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» 2015. Т. 7. № 2. <http://naukovedenie.ru/PDF/167EVN315.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/167EVN315
17. Ганеева М. В. Проблема эффективности региональных интеграционных проектов в современной экономике // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер. Экономика. 2016. № 2. С. 50–61.
18. Асаул М. А., Мохов А. Е. Новые транспортные маршруты между Европой и Азией // Транспорт РФ. 2017. № 6 (73). С. 31–35.