

Перспективы создания Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС)

© 2014 Лукьянович Николай Васильевич

доктор политических наук, профессор

© 2014 Котляров Николай Николаевич

доктор экономических наук, профессор

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

125993, г. Москва, Ленинградский пр., д. 49

© 2014 Левченко Лариса Владимировна

кандидат экономических наук, профессор

Самарский государственный экономический университет

443090, г. Самара, ул. Советской Армии, д. 141

E-mail: lvls@mail.ru

Рассматриваются основные тенденции и перспективы создания Единого транспортного пространства Евразийского экономического союза, который начинает функционировать с 1 января 2015 г. Сделан вывод о том, что формирование такого пространства положительно повлияет на развитие экономик стран-участниц (России, Белоруссии и Казахстана), поскольку позволит существенно снизить транспортные издержки в их внешней торговле.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, Единое транспортное пространство, евразийские транспортные коридоры, транспортный комплекс, транспортная политика.

Формирование Единого транспортного пространства (ЕТП) еще до создания Таможенного союза (ТС) в 2010 г. и Единого экономического пространства (ЕЭП) в 2012 г. России, Белоруссии и Казахстана являлось одной из приоритетных задач Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). Для организации взаимодействия транспортных структур государств - членов этого интеграционного объединения в 2001 г. был образован Совет по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС и созданы четыре его вспомогательных органа. В рамках ЕврАзЭС были приняты основополагающие нормативно-правовые документы, направленные на развитие ЕТП и транспортное обеспечение процессов экономической интеграции, в частности: Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС (утверждена решением Межгосударственного совета Сообщества от 25 января 2008 г. № 374 на уровне глав правительств); перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС (18 апреля 2007 г.); Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС (24 марта 2005 г.); Стратегия создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС (2 ноября 2008 г.); перечень базовых документов в сфере транспортной деятельности, рекомендуемых к применению при формировании договорной пра-

вовой базы Единого транспортного пространства ЕврАзЭС (26 ноября 2009 г.); перечень международных конвенций и договоров в области транспорта и коммуникаций, рекомендованных к присоединению государств - членов ЕврАзЭС (6 октября 2007 г.) и ряд других. Многие из этих документов сохраняют свою актуальность до настоящего времени и могут быть положены в основу функционирования ЕАЭС, тем самым сохраняя преемственность транспортной политики на евразийском экономическом пространстве.

Решение транспортных проблем на данном пространстве, направленное на реализацию положений Концепции формирования ЕТП, представляло собой задачу проработки сценариев создания общей евразийской системы управления транспортом. Такая система, как предполагалось, должна соответствовать интеграционным целям, выявлять и передавать на наднациональный уровень Сообщества (наднациональному органу) часть суверенных полномочий в области управления транспортом¹.

Возникновение предпосылок для создания ЕТП и наднациональной системы управления транспортом на евразийском пространстве является результатом реинтеграционных процессов на постсоветском пространстве, в частности создания Зоны свободной торговли в СНГ². Вместе с тем формирование наднациональной системы

управления транспортом в рамках СНГ, ЕврАзЭС и Союзного государства Беларуси и России до настоящего времени не завершилось и, по-видимому, учитывая события на Украине в 2014 г., не завершится в ближайшем будущем. Но в полной мере реализовать возможности Зоны свободной торговли в СНГ без выработки согласованной транспортной политики не представляется возможным. Для их реализации, в первую очередь, необходимо совершенствование взаимодействия различных видов транспорта при увеличении грузовых перевозок³ и, кроме того, нужно учитывать растущую конкуренцию на мировом и региональных рынках транспортных услуг⁴.

В связи с началом функционирования ЕАЭС 1 января 2015 г. перед Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) вполне может быть поставлена цель сформировать не только Единое транспортное пространство, но и единую систему управления транспортом. Для этого может потребоваться передача части полномочий от национальных министерств наднациональному органу по ключевым интеграционным направлениям. Данными вопросами в составе ЕЭК может заниматься Департамент транспорта и инфраструктуры. Представляется также, что формирование ЕЭП ЕАЭС должно осуществляться с максимальным использованием возможностей и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС)⁵:

Вместе с тем, учитывая то обстоятельство, что ведущей державой в ЕАЭС является Россия, необходимо, в первую очередь, устранить проблемы, которыми отягощена ее транспортная система⁶. Общеизвестно, что географическое положение России и ее субъектов имеет существенное значение для их эффективного включения в систему мирохозяйственных связей. Значительная удаленность от внешних рынков (до 4-5 тыс. км) служит причиной высоких транспортных издержек в России, которые могут достигать до 25-30 % в стоимости товара (для сравнения: в Германии этот показатель равен 9-10 %, в Великобритании - 8 %). Кроме того, высокий уровень логистических затрат в нашей стране связан также и с низкой организацией внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы в целом. Эти недостатки усиливают и большие расстояния, и низкое качество российских дорог⁷.

В силу указанного внешняя торговля транспортными услугами в России не получила должного развития. Так, объем экспорта транспортных услуг, по данным ВТО (Trade in commercial services WTO 2012), в Сингапуре в 2011 г. соста-

вил 37,1 млрд долл. (4,3 % от мирового), в Гонконге - 32,7 млрд долл. (3,8 % от мирового). Эти небольшие государства занимают по экспорту данных услуг 4-е и 7-е места, соответственно, а Россия с ее выгодным географическим положением и обширной территорией находится на 8-м месте (2,2 % от мирового): экспорт транспортных услуг в 2009 г. составлял 12,4 млрд долл., в 2011 г. - 17 млрд долл., в 2012 г., по данным ЦБ РФ, - 19,2 млрд долл. при мировом объеме 860 млрд долл. в 2011 г.

Для преодоления данного отставания России необходимо активно включаться в развитие евразийских транспортных коридоров⁸. На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 2 трлн долл. в год, доля транспортных расходов составляет примерно 200 млрд долл., поэтому включение России в систему международных грузовых перевозок между указанными континентами будет, при соответствующей транспортной политике, способствовать снижению транспортных издержек.

Учитывая то обстоятельство, что морской транспорт лидирует и, по всем прогнозам, будет лидировать в международных грузовых перевозках, развитие крупнейшего, альтернативного существующим транспортным коридорам из Азии в Европу Северного морского пути⁹ является актуальной задачей не только для России, но и для всех стран ЕАЭС и ШОС. В настоящее время его конкурентоспособность по сравнению с Суэцким каналом невысокая. Но, по прогнозам как российских, так и зарубежных специалистов, роль Северного морского пути в мировой транспортной системе будет постоянно возрастать, и крайне важно, чтобы Россия в максимальной степени использовала возможности данного резервного маршрута. Для этого в нашей стране предпринимаются определенные действия. Так, впервые в истории арктического мореплавания из порта Хаммерфесте (Норвегия) в Японию по Северному морскому пути в ноябре 2012 г. прошел газовоз Ob giver, зафрахтованный ОАО "Газпром маркетинг и трейдинг"¹⁰. Этот успешный опыт необходимо продолжить, чтобы в случае изменения конъюнктуры мирового рынка иметь возможность наращивать объемы грузо-перевозок на данному маршруту.

Транссибирская магистраль является также одним из направлений увеличения контейнерного грузопотока через евразийское экономическое пространство и может обеспечить создание трансконтинентального коридора Корея-Япония - Россия-Европа. Транссиб может перевозить до 1 млн контейнеров, из них примерно 40% может составлять транзит. В апреле 1998 г. первый кон-

тейнерный поезд, следующий по маршруту порт Восточный - Брест, выполнил рейс за 8,5 сут, что в 4 раза быстрее перевозок контейнеров в Европу морем. Общее транзитное время доставки контейнеров из Японии в Западную Европу с участием Транссибирской магистрали не превышает 17 сут, из портов Кореи - 16 сут, что меньше на 13-15 сут по сравнению с доставкой морем.

Необходимо учитывать, что развитие данных направлений, как и в целом развитие евразийских транспортных коридоров с участием России, наталкивается на сопротивление США и их союзников. В частности, эти государства активно поддерживают **проект ТРАСЕКА** - программу международного транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия, который часто называют "новым Шелковым путем". По инициативе и при поддержке США в 1998 г. двенадцать стран Кавказа, Черного моря и Центральной Азии достигли соглашения по созданию железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора из Китая и Монголии в Европу, в обход России. В США в связи с этим был принят специальный закон "Стратегический Акт по Шелковому пути"¹¹, поддерживающий страны региона ТРАСЕКА в реализации данного проекта¹². Фактически данный проект предполагает альтернативу и Северному морскому пути, и Транссибирской магистрали, которые находятся под контролем России. Именно поэтому проблемы международно-правового регулирования евразийских транспортных коридоров требуют быстрого разрешения с тем, чтобы односторонние действия США не могли воспрепятствовать созданию ЕТП ЕАЭС¹³.

Россия имеет возможности также активизировать проект "Север-Юг", поскольку около четверти объемов всех перевозок осуществляется между Россией и странами Восточной Азии и Среднего Востока. Наиболее интенсивны перевозки между Россией и Китаем (7,1 % от общего объема перевозок внешнеторговых грузов) и Казахстаном (7,8 %).

Для решения проблем России необходимо в кратчайшее время обеспечить инновационное развитие транспортного комплекса. Транспортный комплекс может рассматриваться, прежде всего, как конечная совокупность хозяйствующих субъектов, объединенных общим видом деятельности - предоставлением транспортных услуг в заданных экономических масштабах¹⁴. Транспортному комплексу, имеющему не только экономическое, но и военно-стратегическое значение для нашей страны, создание инновационной системы управления позволит существенно уменьшить бюрократические издержки¹⁵.

Как показывает мировая практика, определяющее значение для развития транспортного комплекса во второй половине XX в. имел быстрый технологический прогресс в период научно-технической революции 1960-1970-х гг., вошедший в историю как "транспортная революция". Этот фактор и до настоящего времени способствует ускоренному развитию всех видов транспорта. Как предполагается, в перспективе в области взаимодействия различных видов транспорта будут постоянно совершенствоваться и создаваться новые средства для бесперегрузочной доставки по формуле "от двери до двери", расширяться контейнеризация грузоперевозок, объединяться компьютерные информационные системы всех видов транспортных услуг, создаваться общие системы разных видов транспорта и др., что позволит включить транспорт в сеть международных коммерческих связей.

Следовательно, инновационное развитие транспортного комплекса России представляется необходимым условием обеспечения ее устойчивого экономического роста¹⁶. Учитывая значимость интеграционных процессов на постсоветском пространстве для нашей страны, создание инновационной транспортной системы является в этой связи и насущной проблемой в евразийском регионе в целом¹⁷. Для России и других стран ЕАЭС ее развитие крайне важно и потому, что ввиду большой протяженности территории доля транспортных издержек во внутреннем региональном продукте дальневосточных регионов примерно в 2 раза превышает средний по России (примерно 9-10 %), а в районах Крайнего Севера - примерно в 5-6 раз. Она достаточно высока и в Казахстане, и в Белоруссии. Транспортная сеть России, согласно существующим расчетам, должна иметь минимальную протяженность 2 млн км, т.е. недостает около 1 млн км дорог. Для сравнения: в США, территория которых меньше территории России в 1,8 раза, построено свыше 6 млн км железных и автомобильных дорог.

Для решения перечисленных проблем необходима разработка концепции общей транспортной политики в рамках ЕАЭС, которая к тому же должна учитывать возможности создания общего экономического пространства ЕС и ЕАЭС, о чем писал В.В. Путин еще в 2011 г.¹⁸ Развитие транспортных связей между ЕС и ЕАЭС является весьма перспективным направлением¹⁹ при условии минимизации геополитических рисков.

ЕЭК прорабатывает данные вопросы, поскольку обеспечить полномасштабное функционирование ЕАЭС без их решения невозможно. В мае 2014 г. член Коллегии (министр) по энер-

гетике и инфраструктуре ЕЭК Д. Ахметов в своем выступлении на IX Международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу "Трансевразия-2014" в Астане на площадке VII Астанинского экономического форума определил основные направления транспортной политики ЕАЭС. В частности, он отметил, что ключевым элементом развития инфраструктуры ЕАЭС будет проведение скоординированной транспортной политики, а один из ее основных приоритетов - создание общего рынка транспортных услуг. Общий рынок транспортных услуг, как сказано Д. Ахметовым, подразумевает под собой либерализацию доступа, установление единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции, формирование унифицированной тарифной политики, устранение различных барьеров. По его словам, "порядок, условия и этапы либерализации будут определяться отдельными международными договорами в рамках Союза с учетом отраслевых особенностей. Так, например, в области развития автомобильного транспорта государства-члены к 1 января 2016 г. примут программу поэтапной либерализации в сфере каботажных перевозок на период с 2016 по 2025 годы". Далее он отметил, что в перспективе существенному росту транзитной привлекательности стран ЕАЭС способствует создание железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Как ожидается, доля транзитных перевозок из Китая в ЕС через территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом увеличится более чем в 10 раз к 2020 г. В соответствии с Концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 г. доходы от использования инфраструктуры составят 1,6 млрд долл., кумулятивный вклад в ВВП стран ЕАЭС - 11,1 млрд долл., появится более 43 тыс. новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн контейнеров²⁰.

Для решения стоящих перед ЕАЭС задач необходимо развивать систему государственно-частного партнерства, поскольку ни государство, ни бизнес решить эти проблемы самостоятельно не могут. Некоторые эксперты отмечают, что, например, ухудшение финансово-экономического состояния автотранспортных предприятий постепенно приводит к возникновению кооперативного движения на новом уровне и в неравновесной системе автотранспортного комплекса начинает проявляться процесс самоорганизации²¹. Данные процессы самоорганизации требуются инициировать и в других отраслях транспортного комплекса. В этих условиях обеспечение эффективного нормативно-правового регулирова-

ния транспортной деятельности на евразийском экономическом пространстве приобретает особо актуальное значение²².

Существенное значение для государственно-частного партнерства имеет также создание условий для привлечения инвестиций в формирующуюся транспортную систему ЕАЭС. В этих целях необходимо использовать льготное кредитование и другие методы стимулирования инвестиционной деятельности²³.

Таким образом, можно отметить, что создание ЕТП ЕАЭС сталкивается и, по всей видимости, будет сталкиваться с определенными трудностями, невзирая на то обстоятельство, что экономический эффект от реализации транспортных проектов на евразийском экономическом пространстве вполне очевиден. Для преодоления этих трудностей необходимы, в первую очередь, разработка общей транспортной политики ЕАЭС и принятие мер для ее скорейшей реализации.

¹ См. подробнее: Единое транспортное пространство ЕвразЭС: перспективы создания единой системы управления / Евразийский банк развития. Алматы, 2012. С. 68.

² Семин П.А. Совершенствование транспортно-го сотрудничества в СНГ // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2014. Февраль (№ 1). С. 77-83.

³ Кравец А.С. Направления совершенствования организации грузовых перевозок в современных условиях // Сборник научных трудов Sworld, 1. 2010. Июнь (№ 2). С. 50-52.

⁴ Горювая М.В., Богданова Т.В. Применение положений классической теории конкуренции к транспортным рынкам // Вестн. Университета (Государственный университет управления). 2013. Январь (№ 2). С. 31-41. См. также: Тугов Д.Б. Оценка национальной конкурентоспособности в транспортной системе СНГ // Микроэкономика. 2012. № 5. С. 19-24.

⁵ Урзов В.А., Ольшанский Н.В. Перспективы развития транспортного сотрудничества на евразийском пространстве // Научные труды Вольного экономического общества. 2012. Т. 157. С. 252-273.

⁶ Шуровина Е.Н. Проблемы современной транспортной системы России // Вестн. Самарского государственного университета. 2011. № 90. С. 58-62.

⁷ Дзантиев С.Ш. Вступление России в ВТО: региональный аспект // Вопросы региональной экономики. 2014. Т. 18, № 1. С. 36-42.

⁸ Прокофьева Т.В. Развитие системы российских и евроазиатских транспортных коридоров // Восточная аналитика. 2010. № 1. С. 96-104.

⁹ Лукьянович Н.В. Морской транспорт в мировой экономике. М., 2009.

¹⁰ По Севморпути осуществлена проводка танкера-газовоза "OB RIVER" с грузом на борту. URL: <http://www.korabli.eu/blogs/novosti/morskije-novosti/po-sevmorputi-osushchestvlena>.

¹¹ Silk Road Strategy Act of 1999. URL: www.eurasianet.org/resource/regional/silkroad.htm.

¹² Адилходжаева С.М. Геополитика Великого шелкового пути // Эволюция национальной государственности Узбекистана. URL: http://uzstathood.uz/?page_id=95.

¹³ Семенов Д.В. Правовые режимы евразийских транспортных коридоров // Евразийский юридический журн. 2013. № 1. С. 21-25.

¹⁴ Эйхлер Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте (на примере автомобильного транспорта) // Вестн. Томского государственного университета. 2012. № 365. С. 125.

¹⁵ Волчок Ю.Г. О перспективах формирования системы управления единым транспортным пространством Евразийского экономического сообщества // Интеграл. 2012. Июль (№ 4). С. 65-67.

¹⁶ Кошкорова Т.В. Инновационное развитие транспортного комплекса // Вестн. Уральского государственного университета путей сообщения. 2010. № 3. С. 38-45.

¹⁷ Сандакова Н.Ю. Инновационная транспортная система как фактор развития экономического

потенциала региона // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2013. № 4. С. 138-145.

¹⁸ Путин В.В. Новый интеграционный проект для Евразии - будущее, которое рождается сегодня // Известия. 2011. 4 окт.

¹⁹ Мухаметьянов Т.Р. Региональные аспекты трансконтинентального транспортного сотрудничества государств Европы и Азии // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2012. Июнь (№ 2). С. 160-169.

²⁰ См. подробнее: Официальный сайт ЕЭК. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/22-05-2014-1.aspx>.

²¹ Эйхлер Л.В. Указ. соч. С. 130.

²² Вайлан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. Июнь (№ 6). С. 18-42.

²³ Мигунова М.И., Елгина Е.А. Инвестиционный налоговый кредит как элемент налогового стимулирования инновационной деятельности транспортных организаций // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2013. Июнь (№ 1). С. 42-45.

Поступила в редакцию 02.06.2014 г.