

УДК 656.6

## ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Асаул М.А.

*Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии, Москва,  
e-mail: asaul@eecommission.org*

В работе представлены перспективы развития внутреннего водного транспорта Евразийского экономического Союза. Раскрыт интеграционный потенциал сферы внутреннего водного транспорта Евразийского экономического Союза. Рассмотрены договоренности, направленные на развитие внутреннего водного и морского транспорта. Освещена скоординированная (согласованная) транспортная политика в сфере водного транспорта (внутреннего водного и морского). Реализация скоординированной транспортной политики обеспечит создание общего рынка транспортных услуг и формирование единого транспортного пространства, что позволит сократить сроки доставки грузов, понизить транспортную составляющую в конечной цене товаров, увеличить мобильность населения и транспортную доступность, «расширить узкие места» транспортной инфраструктуры, сделать территорию Союза более экономически привлекательной для транзитных потоков. Раскрыта основная цель и условия доступа на внутренние водные пути по проекту международного соглашения о судоходстве. Дан краткий анализ перспективам проектов развития перевозок и инфраструктуры внутренних водных путей. Отмечена роль долгосрочного стратегического развития инфраструктуры и транспортного потенциала Евразийского экономического Союза с учетом всех видов транспорта.

**Ключевые слова:** водный транспорт, Евразийский экономический Союз, интеграционный потенциал, транспортная политика, единое транспортное пространство, соглашение о судоходстве

## PROSPECT OF DEVELOPMENT OF THE INLAND WATER TRANSPORT EUROASIAN ECONOMIC UNION

Asaul M.A.

*Department of transport and infrastructure of the Euroasian economic commission, Moscow,  
e-mail: asaul@eecommission.org*

In work prospects of development of an inland water transport of the Euroasian economic Union are presented. Integration capacity of the sphere of an inland water transport of the Euroasian economic Union is opened. Arrangements of inland water and sea transport are considered. The coordinated (coordinated) transport policy in the sphere of a water transport is lit (internal water and sea). The main objective and conditions of access to internal waterways on the draft of the international agreement on navigation is opened). The short analysis is given to prospects of projects of development of transportations and infrastructures of internal waterways. The role of long-term strategic development of infrastructure and transport capacity of the Euroasian economic Union taking into account all means of transport is noted.

**Keywords:** water transport, Euroasian economic Union, integration potential, transport policy, uniform transport space, agreement on navigation

Главами государств Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации 29 мая 2014 года в столице Казахстана – городе Астана – подписан Договор о Евразийском экономическом союзе. Государствами-членами Евразийского экономического союза являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация (подробнее [1]).

В Евразийском экономическом союзе придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами.

На территории Союза, составляющей более 20 млн кв. км с населением свыше 182 млн человек, функционируют:

- 1,6 млн км автомобильных дорог;
- 105 тыс. км железных дорог;
- 107,5 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей;

– более 100 международных аэропортов.

Государства-члены ЕАЭС придают большое значение наращиванию транспортного потенциала путем строительства и модернизации автомобильных и железных дорог, аэропортов, речных и морских портов, развития внутренних водных путей, создания современных транспортных средств. Интеграция осуществляется в автомобильном, воздушном, водном и железнодорожном транспорте.

Основные показатели развития внутреннего водного транспорта в 2014 году представлены в таблице.

Как видно из таблицы, наибольшие значения в сфере водного транспорта принадлежат показателям Российской Федерации. Россия имеет Единую глубоководную систему Европейской части Российской Федерации протяженностью более 40 тыс. км, общая протяженность эксплуатируемых водных путей составляет 101,7 тыс. км [3].

Вторые по значению показатели имеет Республика Казахстан, основное внутреннее судоходство в которой осуществляется на реке Иртыш, протекающей в Казахстане и России.

Третьи показатели имеет Республика Беларусь, основное коммерческое судоходство в которой осуществляется по Днепро-Бугскому каналу.

В Республике Армения коммерческого судоходства нет (имеется прогулочное судоходство по озеру Севан), в Кыргызской Республике по озеру Иссык-Куль осуществляется в небольших объемах пассажирское и грузовое судоходства.

Следует отметить, что из пяти участников Евразийского экономического союза только Российская Федерация имеет выход к открытому морю, остальные участники выхода к открытому морю не имеют. С учетом интереса в развитии перевозок внутренним водным транспортом, а также в получении больших возможностей для выхода к открытому морю, в интеграции в сфере внутреннего водного транспорта Союза проявляют большую заинтересованность Республика Беларусь и Республика Казахстан.

Вопросы в сфере транспорта регулируют положения раздела XXI «Транспорт» с Приложением № 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике» к Договору о Евразийском экономическом союзе.

Договором о Союзе предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах открытости, безопасности,

надежности, доступности, экологичности и конкуренции. Известно, что «конкурентные преимущества компаний создаются за счет их масштаба» [4, стр. 31].

Интеграция в сфере водного транспорта будет осуществляться на основе:

– гармонизации законодательства государств-членов по вопросам водного транспорта (внутреннего водного и морского);

– выработки предложений по формированию единого транспортного пространства и общего рынка услуг в сфере водного транспорта (внутреннего водного и морского);

– свободного (безразрешительного) доступа судов под флагами государств-членов к внутренним водным путям другого государства-члена в порядке и на условиях, определяемых международным Соглашением о судоходстве.

Раздел «Водный транспорт» Приложения № 24 к Договору о Союзе содержит три пункта.

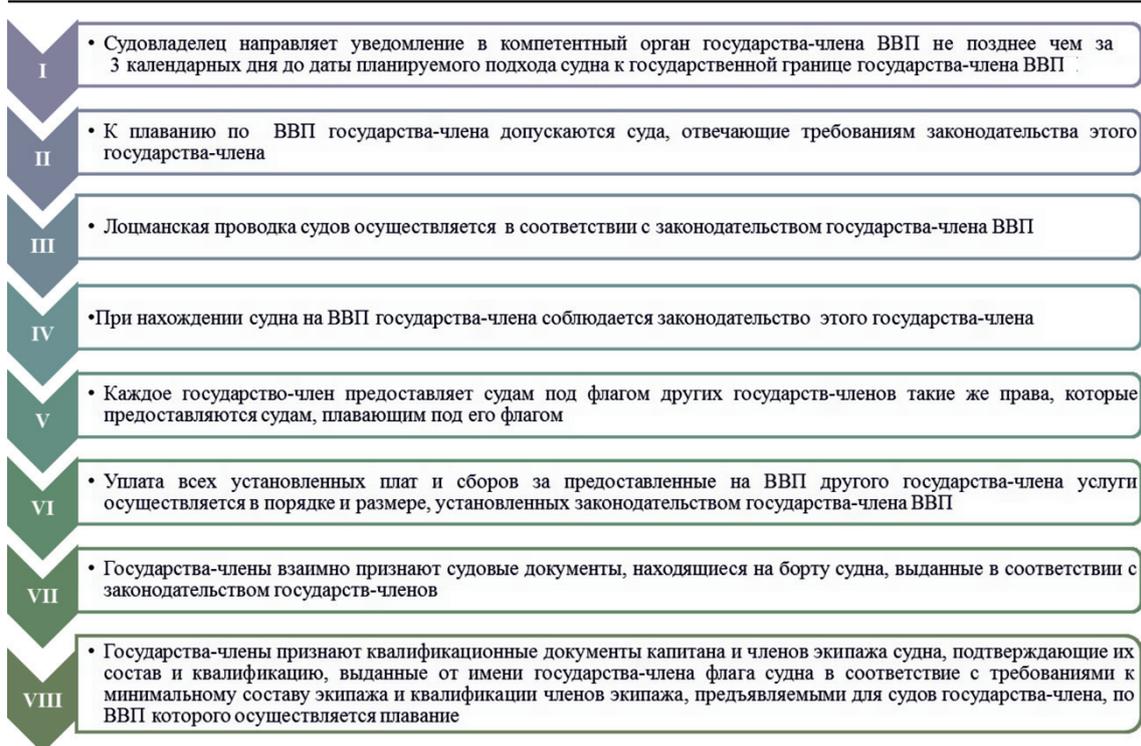
Пункт 15 закрепляет, что развитие водного транспорта в Союзе осуществляется в соответствии со скоординированной (согласованной) транспортной политикой. Пункты 16 и 17 констатируют достижение договоренностей Сторон о заключении международного договора о судоходстве и условий о регистрации и прав владения судами, осуществляющими плавание по внутренним водным путям государств-членов. По условиям пункта 17 суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям государства-члена, должны быть зарегистрированы в реестре судов государства-члена и находиться во владении резидента государства-члена, зарегистрировавшего судно в своем реестре судов.

 <i>п-км – пассажир-километр</i> <i>т-км – тонна-километр</i>	 Республика Армения *	 Республика Беларусь	 Республика Казахстан	 Кыргызская Республика **	 Российская Федерация	 ЕАЭС
Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей, тыс. км.	-	1,6	4,2	-	101,7	107,5
Количество речных судов, шт.	-	655	659	75	22 700	24 089
Количество речных портов, шт.	-	10	2	-	115	127
Грузооборот, млн т-км	-	49,	30	2,8	72 000	72 081,8
Пассажирооборот, млн п-км	-	3	1,2	-	500	504,2
Перевозки грузов, млн тонн	-	3,758	1,3208	0,015	119	124,0938
Перевозки пассажиров, млн пас.	-	0,3	0,0672	-	13	13,3672

\* Внутренний водный транспорт не развит (имеются частные прогулочные суда по озеру Севан)

\*\* Внутренний водный транспорт на озере Иссык-Куль

*Основные показатели развития внутреннего водного транспорта государств-членов ЕАЭС в 2014 году*



*Основные условия доступа на внутренние водные пути (ВВП)  
по проекту соглашения о судоходстве*

В настоящее время Евразийская экономическая Комиссия совместно с государствами-членами активно разрабатывает Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. Реализация скоординированной (согласованной) транспортной политики обеспечит создание общего рынка транспортных услуг и формирование единого транспортного пространства, что позволит сократить сроки доставки грузов, понизить транспортную составляющую в конечной цене товаров, увеличить мобильность населения и транспортную доступность, «расшить узкие места» транспортной инфраструктуры [2], сделать территорию Союза более экономически привлекательной для транзитных потоков.

Договор о Союзе призван обеспечить четыре свободы экономической интеграции: свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы [5]. В этой связи в сфере транспорта свобода движения услуг должна быть обеспечена через либерализацию транспортных услуг. Статья 87 предусматривает, что государства-члены стремятся к поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами, соблюдая при этом порядок. Условия и этапность либерализации долж-

ны быть определены международными договорами в рамках Союза.

В настоящее время в рамках работы над транспортной политикой планируется определиться с необходимостью и сроками подготовки данных международных договоров. В отношении широкого ряда вспомогательных транспортных услуг, например, таких как проектирование и строительство морских портов, услуги транспортных агентств, Высшим Евразийским экономическим советом уже приняты решения о создании единого рынка услуг, по этим вопросам в ближайшее время начнут работу специальные рабочие группы. В рамках работы одной из таких рабочих групп будет рассмотрен вопрос о плане либерализации (переходном периоде) в отношении услуг в области аренды и лизинга прогулочных судов без оператора.

До конца 2015 года планируется подготовить и внести в Высший Евразийский экономический совет международное Соглашение о судоходстве. Разработчиком Соглашения о судоходстве выступает Российская Федерация. Основная цель Соглашения – предоставление права безразрешительного (свободного) прохода судов под флагами государств-членов по внутренним водным путям других государств-членов,

предоставление каждой из Сторон судам других Сторон таких же прав и обязанностей, какими пользуются её суда. В проекте Соглашения о судоходстве делегации государств-членов определены порядок и условия судоходства по внутренним водным путям государств-членов при совершении:

- перевозок и буксировки на смежных внутренних водных путях;
- транзитного прохода по внутренним водным путям;
- двусторонних перевозок.

В ходе непростых переговоров делегаций государств-членов по вопросам подготовки Соглашения о судоходстве:

- достигнуты договоренности о дальнейшем развитии интеграции и предоставлении права совершения двусторонних перевозок по внутренним водным путям;
- разрешительный порядок доступа на внутренние водные пути для судов государств-членов Союза заменен на уведомительный порядок;
- выявлена необходимость гармонизации законодательства государств-членов в сфере внутреннего водного транспорта в части обеспечения безопасности судоходства, технического регулирования, страхования, лицензирования.

Самыми сложными по проекту Соглашения о судоходстве были переговоры по условиям доступа на внутренние водные пути. Основные условия доступа на внутренние водные пути (ВВП) по проекту Соглашения о судоходстве представлены на рисунке.

В соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе, развитие водного транспорта будет осуществляться в соответствии со скоординированной (согласованной) транспортной политикой, которая в настоящее время находится в состоянии проекта, Соглашение о судоходстве также находится в состоянии проекта. После его подписания и вступления в законную силу, предполагается развитие перевозок Республики Казахстан в Российскую Федерацию и транзитом по Волго-Донскому каналу. По предварительным приблизительным прогнозам ежегодная емкость рынка услуг внутреннего водного транспорта только между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, которая может быть достигнута в самые ближайшие годы после обеспечения безразрешительного (свободного) доступа, оценивается в 150 млн евро. И если Республика Казахстан сможет перевозить грузы из порта Актау по Волго-Донскому каналу только суда-

ми под собственными флагами, ежегодный доход от перевозок без развития грузовой базы увеличится более чем на 17 млн евро. С учетом развития грузовой базы, этот эффект может быть увеличен. Стороны в двустороннем порядке обсуждают возможности совместных проектов по модернизации Волго-Донского канала, это также очень интересно с учетом возможностей развития безразрешительных перевозок. Также планируется развитие перевозок Республики Беларусь.

Совсем недавно в Евразийском экономическом союзе в соответствии с Договором о Союзе Высшим Евразийским экономическим советом (это главы наших государств-членов) принята долгосрочная стратегия развития до 2030 года – Основные направления экономического развития Евразийского экономического союза. Стратегией предусмотрено развитие инфраструктуры и транзитного потенциала Союза с учетом всех видов транспорта. В этой связи планируется обсудить конкретные крупные проекты развития в будущем.

#### Список литературы

1. Асаул А.Н. Евразийский проект: истоки, суть и место в мировом сообществе // Научные труды Международного союза экономистов и ВЭО. – 2015. – Т. 40. – С. 95–115.
2. Асаул Н.А. Инновационный сценарий развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга // Экономическое возрождение России. – 2008. – № 4. – С. 12–19.
3. Асаул Н.А., Каргина О.С. Основные проблемы формирования системы регулярных водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге // Сборник научных трудов Sworld. – 2009. – Т. 1, № 2. – С. 30–34.
4. Формирование конкурентного преимущества субъектов предпринимательства в строительстве / А.Н. Асаул, Ш.М. Мамедов, Е.И. Рыбнов, Н.В. Чепаченко. – СПб.: АНО «ИПЭВ», 2014. – 240 с.
5. Этногеографические факторы глобализации и регионализации мира / А.Н. Асаул, М.А. Джаман, П.В. Шуканов. – СПб.: АНО «ИПЭВ», 2010. – 296 с.

#### References

1. Asaul A.N. Evrazijskij proekt: istoki, sut i mesto v mirovom soobshhestve // Nauchnye trudy Mezhdunarodnogo sojuza jekonomistov i VJeO. 2015. T. 40. pp. 95–115.
2. Asaul N.A. Innovacionnyj scenarij razvitija transportno-logisticheskogo kompleksa Sankt-Peterburga // Jekonomicheskoe vozrozhdenie Rossii. 2008. no. 4. pp. 12–19.
3. Asaul N.A., Kargina O.S. Osnovnye problemy formirovanija sistemy reguljarnyh vodnyh passazhirskih perevozok v Sankt-Peterburge // Sbornik nauchnyh trudov Sworld. 2009. T. 1, no. 2. pp. 30–34.
4. Formirovanie konkurentnogo preimushhestva sub#ektov predprinimatelstva v stroitelstve / A.N. Asaul, Sh.M. Mamedov, E.I. Rybnov, N.V. Chepachenko. SPb.: ANO «IPJeV», 2014. 240 p.
5. Jetnogeograficheskie faktory globalizacii i regionalizacii mira / A.N. Asaul, M.A. Dzhaman, P.V. Shukanov. SPb.: ANO «IPJeV», 2010. 296 p.