

УДК 339.9

## СОГЛАСОВАННАЯ (СКООРДИНИРОВАННАЯ) ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК ОСНОВА ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

**Комов М.С.**

*Российский университет транспорта, Москва, e-mail: komovms@mail.ru*

Согласованная (скоординированная) транспортная политика в Евразийском экономическом союзе представляет собой комплекс мероприятий, направленных на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг. Это является важным для национальных интересов государств – членов Союза, повышения уровня их экономического развития и преодоления экономико-географической разобщенности. В статье обосновано, что одним из приоритетных направлений в проведении единой транспортной политики является использование международных транспортных коридоров как фактора реализации транзитного потенциала стран ЕАЭС, которые рассмотрены в работе с позиции цифровой трансформации. Также доказано, что сбалансированность и взаимодействие всех видов транспорта в едином региональном контуре ЕАЭС существенно повысит эффективность его работы в целом, будет способствовать более рациональному использованию инвестиционных ресурсов при реализации проектов по модернизации транспортной инфраструктуры, позволит максимизировать общественные выгоды путем уменьшения энергопотребления и негативного влияния транспорта на окружающую среду. Как итог делается вывод о том, что согласованная транспортная политика в ЕАЭС должна быть направлена на устранение действующих и недопущение возникновения новых барьеров и ограничений.

**Ключевые слова:** интеграция, международные транспортные коридоры, транспорт, согласованная транспортная политика, Евразийский экономический союз

## COORDINATED TRANSPORT POLICY AS A BASIS FOR EURASIAN INTEGRATION

**Komov M.S.**

*Russian University of Transport, Moscow, e-mail: komovms@mail.ru*

The coordinated transport policy in the Eurasian economic Union is a set of measures aimed at the consistent and gradual formation of a single transport space and a common market for transport services. This is important for the national interests of the member States of the Union, increasing their level of economic development and overcoming economic and geographical disunity. The article substantiates that one of the priority directions in the implementation of a unified transport policy is the use of international transport corridors as a factor in the realisation of the transit potential of the EAEU countries, which are considered in the work from the perspective of digital transformation. It is also proved that the balance and interaction of all modes of transport in a single regional circuit of the EAEU will significantly increase the efficiency of its work in General, will contribute to a more rational use of investment resources in the implementation of projects to modernize transport infrastructure, and will maximize public benefits by reducing energy consumption and the negative impact of transport on the environment. As a result, it is concluded that the coordinated transport policy in the EAEU should be aimed at eliminating existing barriers and preventing the emergence of new restrictions.

**Keywords:** integration, international transport corridors, transport, coordinated transport policy, Eurasian economic Union

С формированием Евразийского экономического союза интеграция на евразийском пространстве вышла на качественно новый уровень, отражающий современные тенденции международных экономических отношений. Ключевую роль в процессе региональной интеграции государств – членов ЕАЭС играет транспортная отрасль, которая является связующим звеном в пространственном взаимодействии хозяйствующих субъектов разных стран. В связи с этим обстоятельством возникает необходимость в создании условий для беспрепятственного передвижения грузо- и пассажиропотоков по территории ЕАЭС. Для решения этой задачи важным является формирование единого транспортного пространства и разработка сбалансированной и согласованной транспортной политики. В пер-

спективе ожидается также формирование общего рынка транспортных услуг в евразийском регионе.

Цель исследования: исследовать основные задачи согласованной (скоординированной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза, обосновать её ключевое значение в евразийской интеграции. Выявить основные эффекты для ЕАЭС от реализации единой транспортной политики

### Материалы и методы исследования

Статья написана на основании изучения научной экономической литературы, посвященной проблемам международной экономической интеграции и вопросам разработки и реализации единой транспортной политики. Рассмотрены составляющие

и приоритеты согласованной (скоординированной) транспортной политики в ЕАЭС. При написании статьи использованы метод анализа, статистические методы.

### Результаты исследования и их обсуждение

За период работы с 2015 по начало 2020 г. странам ЕАЭС, которые приняли на себя обязательство проводить скоординированную (согласованную) транспортную политику, направленную на оптимальное функционирование экономической интеграции, удалось максимально подойти к созданию желаемого по масштабам и качеству работы рынка транспортных услуг. Анализ информации о реализации основных направлений интеграции в рамках ЕАЭС [1, с. 48] показывает, что за все время существования Союза его участники выработали ключевые направления транспортной политики, приняли и продолжают принимать стратегические решения, оформленные в виде «дорожных карт», а их поэтапная реализация позволила существенно продвинуться в этом вопросе.

В соответствии с положениями Евразийской экономической комиссии процесс формирования единого транспортного пространства экономического союза, как приоритетной цели скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС, завершится к 2025 г. В течение ближайших пяти лет его участникам предстоит провести масштабную работу по окончательному устранению имеющихся в этой сфере барьеров. Как отмечается в аналитических материалах, подготовленных ЕЭК, речь идет о решении ряда задач (рисунок). Меры по их решению, а также направления дальнейшей интеграции государств ЕАЭС в транспортной сфере, с учетом современной геополитической и эпидемиологической ситуации

и эпидемиологической ситуации в мире, обсудили члены рабочей группы по подготовке проекта «дорожной карты» по реализации согласованной (скоординированной) транспортной политики ЕАЭС на заседании в конце августа 2020 г.

Участники заседания определили, что в содержательную часть проекта «дорожной карты» на 2021–2023 гг. должны войти мероприятия по регламентации транспортной деятельности, которые направлены на либерализацию транспортных услуг с учетом особенностей развития каждого вида транспорта и перехода на электронный документооборот. Также в документ необходимо включить мероприятия по развитию транспортной деятельности, связанные с вопросами таможенного администрирования, образования, инновационного развития, информатизации, цифровизации и другими. Особое внимание было уделено выработке мероприятий по формированию правовых основ регулирования в ЕАЭС смешанных, контейнерных перевозок и обеспечения транзита, а также судоходства по внутренним водным путям стран Союза, расширения воздушных сообщений, информационного обмена при перевозках в третьи страны железнодорожным транспортом, требований к массам и габаритам автотранспортных средств при перемещении по евразийским транспортным коридорам [2, с. 157].

Кроме того, рабочая группа рассмотрела шаги по реализации интеграционных проектов в сфере транспорта, по формированию и утверждению перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также поддержала инициативу департамента транспорта и инфраструктуры о подготовке комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров, приоритет в котором отдается цифровой трансформации.

- <b>Task № 1.</b> Организация на постоянной основе мониторинга осуществления уполномоченными органами государств-членов транспортного (автомобильного) контроля
- <b>Task № 2.</b> Рассмотрение вопроса, касающегося создания системы управления единым транспортным пространством ЕАЭС
- <b>Task № 3.</b> Расширение транспортных сообщений по видам транспорта
- <b>Task № 4.</b> Рассмотрение вопроса, связанного с установлением статуса «внутренних перевозок»
- <b>Task № 5.</b> Установление единообразных правил допуска к оказанию услуг в сфере транспорта, а также недискриминационных условий найма высококвалифицированных специалистов в транспортные компании
- <b>Task № 6.</b> Выстраивание в ЕАЭС эффективных транспортно-логистических цепочек, цифровой модернизации необходимой для их функционирования инфраструктуры и пр.

*Задачи в сфере реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС*

Цифровая трансформация, по мнению экспертов ЕЭК, это проявление качественных, революционных изменений, заключающихся не только в отдельных цифровых преобразованиях, но и в принципиальном изменении структуры экономики, в условиях, когда «происходит цифровая трансформация повседневной жизни, деловой среды и государственного управления» [3, с. 121]. Подобная логика сохранилась, в частности, и в концепции создания экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК), разработка которой завершилась ЕЭК в июне 2019 г. Экосистема в данном случае определяется как открытая устойчивая цифровая система, включающая совокупность разного рода субъектов (собственника, провайдера, разработчиков ядра и периферийных элементов, пользователей), а также их связи и отношения, осуществляемые в цифровой форме [4, с. 26]. Суть концепции создания ЭЦТК состоит в создании открытой экосистемы транспортно-логистических информационных сервисов на базе передовых цифровых технологий и платформенных решений, в том числе уже существующих, которые обеспечивают эффективное взаимодействие перевозчиков и грузовладельцев во всех пяти государствах – членах ЕАЭС, а также из третьих стран

Как отметила член Коллегии (министр) по внутренним рынкам, информатизации, информационно-коммуникационным технологиям ЕЭК К. Минасян, «создание экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС направлено на решение задач в сфере эффективности использования накопленного транспортно-логистического потенциала Союза, в том числе транзитного. Создание евразийской цифровой транспортной экосистемы – это первый этап встраивания в глобальные цифровые транспортные коридоры» [5, с. 255]. Эксперты предполагают, что успешный запуск ЭЦТК позволит обеспечить более совершенный механизм транспортно-экономического сотрудничества стран – членов ЕАЭС, однако с учетом следующих нововведений: во-первых, накопление и предоставление заинтересованными лицами полномочным органам власти аналитической информации относительно перевозки грузов; во-вторых, отказ от бумажного сопровождения транспортно-логистических операций и переход на электронный обмен юридически значимыми сведениями, включая электронный документооборот (введение электронной формы для коносамента, транспортной накладной и иных сопроводительных документов); в-третьих, круглосуточный контроль и мониторинг за движением товаров и перевоз-

чиков, а также торговых и транспортных операций как со стороны непосредственно заинтересованных лиц (грузоотправителя, грузополучателя и т.д.), так и со стороны полномочных государственных органов; в-четвертых, возможность предварительного онлайн-бронирования мест в пограничных контрольно-пропускных пунктах; в-пятых, введение единых для государств ЕАЭС стандартов транспортно-логистических сервисов и пр. С точки зрения экономической эффективности при инвестициях в размере 5,8 млрд руб (74,1 млн долл.) эффект ожидается на уровне 50–150 млрд руб. (637,7–11913 млн долл.) к 2025 г.

Безусловно, интеграция цифровых инноваций в сферу экономических отношений столь разных стран – членов ЕАЭС будет непростым действием, которое будет равно порождать барьеры и препятствия, и, одновременно с этим, способствовать развитию и укреплению экономического взаимодействия участников объединения. На наш взгляд, в целях достижения максимальной эффективности, непосредственно в области транспортно-экономического сотрудничества стран – членов ЕАЭС от интеграции цифровых транспортных коридоров, необходимо, во-первых, разработать и внедрить в ЭЦТК технологии BigData и искусственного интеллекта для создания автоматизированной экономико-аналитической системы, способной определять спрос и предложение в различных регионах ЕАЭС и формировать транспортные потоки наиболее оптимальным образом, во-вторых, разработать инициированные системы налогообложения, тарифного регулирования, обеспечения безопасности грузопотоков и отчетности на всем пространстве ЕАЭС и, в-третьих, важно обеспечить цифровой суверенитет стран ЕАЭС при создании ЭЦТК. В частности, это предполагает децентрализованную архитектуру ЭЦТК, функционирующую за счет взаимодействия национальных центров транспортной логистики, а также хранение данных, касающихся граждан и товаров каждого государства – члена ЕАЭС на территории этих государств.

Однако следует отметить, что, несмотря на удачное геополитическое расположение, государства ЕАЭС еще не располагают в достаточной мере разветвленной системой транспортно-коммуникационных сообщений и значительно отстают в создании собственных транспортных коридоров, что негативно влияет на формирование их конкурентоспособности, а также международные позиции национальных предприятий и союза как международно-правового образования.

В то же время на сегодняшний день ЕАЭС выгодно выделяется и отличается среди других объединений и интеграционных группировок тем, что значительное количество городов находятся на традиционных транспортно-коммуникационных маршрутах евразийского континента. С учетом вышеизложенного представляется, что эффект от интеграции транспортных систем позволит ускорить и стимулировать достижение цели создания международных транспортных коридоров; даст возможность решить такие вопросы, как привлечение дополнительных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, ускорение темпов выхода из кризисного состояния национальных производителей, создание регулярного транспортного сообщения, увеличение валютных поступлений за счет транзитных перевозок, рост объемов продукции на экспорт.

Кроме того, интеграция транспортных систем Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, России даст возможность сформировать экономический «каркас» союза, что будет служить основой для восстановления производственных связей между предприятиями, которые разрушились вследствие распада СССР, базисом территориального разделения труда, а также позволит придать динамичность и повысит эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и конкретных государств, обеспечит целостность союза путем выравнивания экономического развития его участников и модернизации региональных сетей международных транспортных коридоров, интегрированных в транспортные системы Европы и Азии [6, с. 261].

Сбалансированность и взаимодействие всех видов транспорта в едином региональном контуре ЕАЭС существенно повысит эффективность его работы в целом и всех составляющих в частности, будет способствовать более рациональному использованию инвестиционных ресурсов при реализации проектов по модернизации транспортной инфраструктуры, позволит максимизировать общественные выгоды путем уменьшения энергопотребления и негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Как уже отмечалось ранее, интеграцию транспортных систем стран – членов ЕАЭС необходимо рассматривать в неделимом синергетическом триумвирате развития отрасли на национальном, региональном и международном уровнях. В связи с этим представляется целесообразным рассмотреть более детально целевые эффекты

и преимущества от транспортной интеграции стран ЕАЭС не только внутри союза, но в глобальную транспортную систему.

К числу таких эффектов, по мнению автора, можно отнести следующие:

- обеспечение развития экспорта транспортных услуг, эффективное использование транзитного потенциала национальных предприятий, повышение конкурентоспособности транспорта на международном рынке;

- присоединение и выполнение международных транспортных конвенций и соглашений;

- гармонизация национального законодательства с международным транспортным законодательством;

- разработка и внедрение в соответствии с международными требованиями технических и технологических регламентов и стандартов;

- унификация требований к перевозчикам;

- обеспечение развития сотрудничества с соседними государствами по вопросам организации контейнерных перевозок;

- обеспечение эксплуатационной совместимости транспортных сетей стран – членов ЕАЭС и других государств, объединений, союзов;

- модернизация и обновление основных фондов и подвижного состава транспорта;

- концентрация транспортно-логистических возможностей (в противоположность конкурирующим усилиям ЕС по созданию транзитных коридоров из Китая в Европу через азиатские страны).

Не подлежит сомнению тот факт, что поддержание на высоком уровне технико-технологических международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран ЕАЭС, позволит включить национальные транспортные системы в международный транспортно-логистический комплекс и обеспечить их конкурентоспособность на рынке обслуживания международных транспортных потоков.

Следует отметить, что цели и принципы реализации транспортной политики государств – членов ЕАЭС неразрывно связаны с задачами общеэкономического развития, внутри- и внешнеполитическим положением определенной страны. Как правило, они формулируются в виде отдельного документа программно-политического характера, который одобряется или утверждается высшим законодательным органом и, таким образом, становится общим ориентиром в вопросах развития транспортной системы для всех органов власти и управления. Как было отмечено выше, между государ-

ствами – членами ЕАЭС существуют дисбалансы развития, которые проявляются как в транспортной сфере, так и в экономике в целом. Поэтому даже в рамках формирования единого транспортного пространства члены ЕАЭС стараются в первую очередь преследовать национальные интересы.

Для устранения проблемы лоббирования внутренних интересов со стороны национальных регулирующих органов государств – членов ЕАЭС, приоритеты и направления интеграции транспортных систем должны быть связаны со стратегическими документами по развитию промышленности России, Белоруссии, Армении, Казахстана и Кыргызстана. Также важен учет мировых тенденций развития промышленности и прорывных технологий XXI в., применение которых обеспечит долгосрочные стратегические интересы государств – членов ЕАЭС.

Формирование единого правового поля и гармонизация нормативно-правовых документов государств – членов ЕАЭС в рамках системы межгосударственного регулирования осложняются отсутствием у ЕЭК механизмов принуждения сторон к интенсификации процесса унификации и гармонизации национальной правовой базы государств и полномочий обращаться в суд ЕАЭС с заявлением о неисполнении обязательств сторонами договора. А.Ю. Кнобель [7, с. 89] также акцентирует внимание на проблеме отсутствия национальных механизмов парламентского контроля соответствия действующего и разрабатываемого национального законодательства нормам и принципам Договора о ЕАЭС.

Формирование единой системы межгосударственного регулирования ЕТП невозможно без модификации уже существующих программных документов, а также принятия обязательных для всех государств – членов ЕАЭС соглашений и стандартов по транспортным перевозкам, разработки инструктивного материала и рекомендуемых практик. Работа системы межгосударственного регулирования должна быть направлена на устранение действу-

ющих и недопущение возникновения новых барьеров.

### Выводы

В ЕАЭС интеграции в транспортной сфере придается большое значение, так как реализация ее потенциала в данной области позволяет приблизить страны – члены Союза к достижению целей, ради которых он и был организован: создания условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения, формирования единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза, и всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

### Список литературы

1. Decree of the Eurasian Intergovernmental Council of 31.01.2020 No. 4 «On the Formation of the Ecosystem of Digital Transport Corridors of the Eurasian Economic Union». Official website of the Eurasian Economic Union. [Electronic resource]. URL: [www.eaeunion.org](http://www.eaeunion.org) 03.02.2020 (date of access: 23.11.2020).
2. Межправительственный совет рассмотрел стратегические направления развития Евразийской экономической интеграции на период до 2025 года. Октябрь 2020 года. ЕЭС (новости и события). УЛР. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/en/nae/news/Pages/10-04-2020-2.aspx> (дата обращения: 23.11.2020).
3. Сборник «Цифровая повестка ЕАЭС» (2016–2019–2025), 2019. Евразийская Экономическая Комиссия. Москва. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/digital\\_agenda\\_eaeu.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/digital_agenda_eaeu.pdf) (дата обращения: 23.11.2020).
4. Мясникова О.В., Таболич Т.Г. (2020) Разработка подходов к созданию организационно-функциональной структуры экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Цифровая информация. С. 23–35.
5. ЕАЭС создает экосистему цифровых транспортных коридоров. Пресс-служба ЕЭК. Июнь 2019 года. Общественный совет при ФТС России. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.osfts.ru/novosti/2019/541-eaes-sozdaet-ekosistemu-tsifrovyykh-transportnykh-koridorov> (дата обращения: 23.11.2020).
6. Apostolakis Stavros. Is Eurasian Economic Union governance effective? Implications for the strategic entrepreneurship and innovation. International journal of comparative management. 2018. Vol. 1. Issue 3. P. 255–272.
7. Кнобель А.Ю. Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия // Вопросы экономики. 2015. № 3. С. 88–90.