

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СКООРДИНИРОВАННОЙ (СОГЛАСОВАННОЙ) ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

В. В. Басалыга

*магистрант, Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, vicylca94@yandex.by*

Изучены правовые основы скоординированной транспортной политики в рамках Евразийского экономического союза. Одна из целей и задач функционирования Евразийского экономического союза – формирование общего рынка товаров, капитала, рабочей силы, в том числе и создание общего рынка транспортных услуг. Цель исследования: проведение анализа скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза в условиях реально существующих интеграционных процессов. Ценность результатов настоящего исследования: предлагаемые рекомендации включают укрепление нормативно-правовой базы, развитие сотрудничества между странами-участницами и внешними партнерами. Данная статья вносит свой вклад юридическую доктрину и предоставляет ценные сведения для политиков, юридических практиков и исследователей.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; транспортная политика; гармонизация; координация; институциональные механизмы; нормативно-правовая база; международное сотрудничество.

Для Республики Беларусь сектор транспортных и смежных услуг имеет особую важность в виду её расположения в центре транспортных связей на евроазиатском континенте, а также в виду прохождения по её территории многих транспортных коридоров. Кроме этого, развитие транспортной отрасли приобретает особую актуальность в связи с санкционной политикой западных стран, вынуждающей участников транспортных правоотношений использовать всё новые и новые механизмы для обеспечения выгодного перемещения товаров. Государствами проводится соответствующая политика по совершенствованию существующих норм. Активно развивается и правовое регулирование транспортной отрасли и в рамках ЕАЭС.

Транспортная отрасль играет ключевую роль в процессе региональной интеграции стран-членов ЕАЭС, так как она обеспечивает связь между хозяйствующими субъектами разных стран. В этом контексте возникает необходимость в создании условий для беспрепятственного движения грузовых и пассажирских потоков по территории ЕАЭС. Для достижения этой цели важно формирование единого транспортного пространства и разработка сбалансированной и согласованной транспортной

политики. В будущем также ожидается создание общего рынка транспортных услуг в евразийском регионе.

Методы и организация исследования. При проведении исследования использованы официальные данные Евразийской экономической комиссии, а также информация, содержащаяся на Правовом портале Евразийского экономического союза с использованием общенаучных методов исследования, системного анализа (анализ, синтез, дедукция, индукция), системный подход и другие. Рассмотрены основные положения скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза.

Многими государствами в условиях современного мира осуществляется политика формирования международных экономических объединений различной направленности. Одна из приоритетных целей – повышение эффективности реализуемой государствами экономической политики. Благодаря международным экономическим объединениям государствам удается минимизировать или устранять различные барьеры и препятствия в целях реализации объединённых ресурсов.

Развитие внешнеторговых связей на региональном и международном уровнях характеризуется более интенсивным переходом и модернизацией отношений относительно интеграционных связей в рамках ряда проводимых политик государствами-членами Евразийского экономического союза. Усиление интеграции в евразийском регионе становится более сильным благодаря координации сотрудничества в области цифрового преобразования экономики и цифровизации транспортной отрасли, решению проблемы противостояния глобальным сложным вызовам, а также экологизации в связи с ростом перевозок в новых направлениях и реализацией логистических проектов

С момента создания Евразийского экономического союза государства-члены достигли значительных успехов в совместной деятельности. Такое объединение представляет собой международную организацию, в которую входят Россия, Беларусь, Армения, Казахстан, и Киргизия. Совместными усилиями государств-участников торговля значительно расширилась, были созданы международные технологические цепочки, появилось много совместных предприятий, продолжается процесс формирования единых рынков, и реализуются совместные проекты в сфере транспортной политики. Государства-члены союза имеют хорошо развитые транспортные системы и практически все виды существующего сегодня транспорта. Кроме того, государства Евразийского экономического союза находятся в уникальном географическом и геоэкономическом положении, что является важнейшим фактором их развития [7, с. 131].

Отдельно стоит отметить незначительный уровень научной разработанности исследуемой темы. Ранее на научном уровне не было проведено достаточного анализа организационно-правовых основ функционирования транспортной системы и формирования единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе. В частности, рассматриваемый вид правоотношений в Республике Беларусь на данный момент находится в стадии становления, чему уделяется недостаточное внимание научного сообщества, чего нельзя сказать о подходах в Российской Федерации, где уже постепенно сформировались некоторые теоретические начала.

Так, например, в Республике Беларусь аспекты правового регулирования транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе рассматриваются в работах Михалёвой Т. Н. с акцентом на разграничение понятий согласованной и скоординированной политики [5, с. 10], на особенности цифровизации различных отраслей экономики в рамках интеграционных процессов [6, с. 42-47]. В исследованиях, проводимых Хотько О. А., сделан упор на некоторые аспекты осуществления транспортной деятельности, анализируются новейшие подходы к реализации транспортной политики, подчеркивается необходимость совершенствования актов, регулирующих транспортную деятельность [9, с. 200-205].

Российскими исследователями затронут ряд таких вопросов транспортного права, как формирование понятийного аппарата в диссертации Бажиной М. А. [2, с. 10-15], аспекты транспортной безопасности и безопасности транспортной инфраструктуры исследуются в работах Землина А. И. [4, с. 10-14].

Транспортная политика играет ключевую роль в обеспечении внутреннего рынка Евразийского экономического союза. Она направлена на создание единого транспортного пространства, обеспечение свободного движения грузов и пассажиров, а также улучшение инфраструктуры и увеличение эффективности транспортных услуг.

Статьёй 86 Договора о Евразийском экономическом союзе установлено, что в союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

В соответствии с указанной выше статьёй к задачам скоординированной (согласованной) транспортной политики относятся следующие:

- 1) создание общего рынка транспортных услуг;
- 2) принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;

- 3) интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;
- 4) эффективное использование транзитного потенциала государств-членов;
- 5) повышение качества транспортных услуг;
- 6) обеспечение безопасности на транспорте;
- 7) снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;
- 8) формирование благоприятного инвестиционного климата [3].

Согласно п. 5 ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики определяются Высшим Евразийским экономическим советом. Во исполнение указанного пункта решением последнего от 26.12.2016 № 19 утверждены «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза» [3].

Данный документ, предусматривающий специальные планы мероприятий (дорожные карты), способствует формированию единого транспортного пространства и созданию общего рынка транспортных услуг. Это, в свою очередь, может создать условия для роста грузопотоков в рамках взаимной (внутрисоюзной) и внешней торговли, повышения доли транспортных услуг в ВВП, а также реализации крупномасштабных транспортных проектов и программ [1, с. 7].

Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза (далее – Основные направления) определяют условия и этапы дальнейшего формирования и развития единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС в сфере автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта с учётом различий международного правового регулирования, технологических особенностей различных видов транспорта и состояния транспортной инфраструктуры государств-членов [8].

Реализация Основных направлений осуществляется поэтапно с учётом ряда особенностей (национальных интересов каждого из государств-членов, уровня их экономического развития, степени развития национального рынка транспортных услуг; особенностей регулирования транспортного сектора экономики и специфики его отраслей; обязательств государств-членов, принятых ими при вступлении во Всемирную торговую организацию, а также в рамках международных договоров и др.).

Автомобильный транспорт.

Основное направление в сфере автомобильного транспорта – реализация Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств-членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы (утв. Решением Высшего Евразийского экономического совета от 08.05.2015 N 13) [8].

К основным направлениям в этой сфере относятся: развитие интеллектуальных транспортных систем, развитие пассажирских перевозок, развитие и обеспечение сохранности инфраструктуры автомобильных дорог, повышение качества автотранспортных услуг и эффективности использования транзитного потенциала государств-членов, обеспечение профессиональной компетентности работников, связанных с осуществлением международных автомобильных перевозок.

Основные направления в сфере воздушного транспорта: гармонизация законодательства государств-членов в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации, снижение негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду, обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции, создание условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, обеспечение безопасности полётов и авиационной безопасности, расширение воздушного сообщения.

Основные направления в сфере водного транспорта предусматривают развитие морского (например, выработка мер по упрощению процедур в портах государств-членов при организации перевозок в третьи страны) и внутреннего водного транспорта (например, гармонизация законодательства, совершенствование порядка прохода судов по внутренним водным путям для государств-членов).

Основные направления в сфере железнодорожного транспорта: совершенствование условий для функционирования единого транспортного пространства, создание условий для функционирования общего рынка услуг железнодорожного транспорта, за исключением услуг по перевозке и услуг инфраструктуры [8].

Важно отметить, что для реализации каждого из направлений предусмотрены конкретные этапы реализации.

Как одно из структурных подразделений Евразийской экономической комиссии, которое обеспечивает деятельность Комиссии в сфере транспорта, функционирует Департамент транспорта и инфраструктуры.

Департамент, возглавляемый директором, осуществляет свою деятельность самостоятельно и во взаимодействии с другими структурными подразделениями Комиссии, а также в пределах своей компетенции с созданными Комиссией консультативными органами и рабочими группами, органами государственной власти, органами местного самоуправления, иными органами или организациями государств-членов Евразийского экономического союза, международными организациями, юридическими и физическими лицами государств-членов.

Заключение. Евразийским экономическим союзом формируется общее транспортное пространство, в основу которого положены транспортные системы его государств-членов для целей беспрепятственного перемещения товаров, транспортных средств, пассажиров. Создание единого рынка транспортных услуг следует рассматривать в качестве основной миссии развития интеграционного объединения. Успешное развитие транспортной сферы позволит обеспечить реализацию четырех основных свобод (товаров, услуг, капитала и рабочей силы), а также поспособствует экономическому развитию государств.

Имплементация Основных направлений отвечает принципам, закрепленным в Договоре о Евразийском экономическом союзе (безопасность, экологичность, открытость, доступность, надежность). Для полноценной реализации необходимо усиление координации при развитии транспортной инфраструктуры. Интеграция в транспортной сфере позволяет приблизиться к достижению целей, ради которых и был создан Евразийский экономический союз.

В целом, исследование показало, что скоординированная транспортная политика Евразийского экономического союза является важным фактором экономического развития и интеграции стран-участниц. Ее реализация способствует созданию единого транспортного пространства, повышению эффективности транспортных перевозок и укреплению безопасности и устойчивости транспортной системы. Однако для достижения этих целей необходимо продолжать совершенствовать правовые основы транспортной политики и усиливать взаимодействие стран-участниц в этой сфере.

Библиографические ссылки

1. *Асаул М. А.* Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // *Транспорт Российской Федерации.* 2018. № 2 (75). С. 6-9.

2. *Бажина М. А.* Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: автореферат дисс. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург: Изд. Ур. ун-та, 2022.

3. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь : сайт. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=f01400176> (дата обращения: 09.04.2024).

4. *Землин А. И.* Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2019. № 4(28). С. 10–14.

5. *Михалева Т. Н.* Право Евразийского экономического союза: учеб.-метод. пособие. Минск : БГУ, 2022.

6. *Михалева Т. Н.* Цифровая повестка ЕАЭС: правовые стандарты и перспективы // Государство и право в XXI веке : материалы междунар. науч.-практич. конф., Минск, 26–27 ноя. 2020 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: Т. Н. Михалёва (гл. ред.) [и др.]. Минск, 2021. С. 42-47.

7. *Новожилов А. М.* Транспортная политика Евразийского экономического союза и единое транспортное пространство // Путеводитель предпринимателя. Москва, 2020. № 3. Том 13. С. 130-136.

8. Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Евразийский экономический союз : сайт. URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/58b/Onstr.pdf> (дата обращения 09.04.2024).

9. *Хотько О. А.* Актуальные вопросы совершенствования права Евразийского экономического союза в контексте укрепления интеграции и координации развития транспортной инфраструктуры // Актуальные проблемы науки административного, финансового и международного права : материалы науч. круглого стола, Минск, 10 апр. 2023 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. С. Михайловский (гл. ред.), А. В. Шидловский, Н. М. Шевко. Минск, 2023. С. 200-206.