

РОЛЬ ЕАЭС В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В. Н. Лазаревич¹⁾, Л. И. Тарарышкина²⁾

¹⁾ *Белорусский государственный университет,
Минск, Беларусь, lazarevichvn@gmail.com*

²⁾ *Белорусский государственный университет,
Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru*

К 2025 году планируется создание единого транспортно-логистического пространства в ЕАЭС. На данный момент государства-члены сталкиваются с аналогичными ограничениями в инфраструктуре, которые в будущем могут негативно сказаться на экономических перспективах ЕАЭС. Поэтому развитие транспорта и логистики становится одним из важных направлений углубления экономической интеграции в ЕАЭС. Особый интерес к изучению роли международных транспортных коридоров в развитии национальных экономик и интеграционных объединений наблюдается в последние годы, особенно после запуска проекта «Один пояс, один путь», инициированного Китаем. Целью этого проекта является обеспечение устойчивых и эффективных грузовых перевозок из Восточной Азии и АСЕАН в Европу. В связи с этим развитие таможенных служб приобретает новое значение, и в будущем их деятельность будет связана с созданием цифровой транспортной платформы в качестве элемента транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: ЕАЭС; Евразийская экономическая комиссия; евразийская экономическая интеграция; АСЕАН; Экономический пояс Шелкового пути; автомобильные перевозки; международные транспортные коридоры.

THE ROLE OF THE EAEU IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

V. N. Lazarevich^a, L. I. Tararyshkina^b

^a*Belarusian State University,
Minsk, Republic of Belarus, lazarevichvn@gmail.com*

^b*Belarusian State University,
Minsk, Republic of Belarus, tararyshkina@rambler.ru*

By 2025, it is planned to create a single transport and logistics space in the EAEU. At the moment, the member states are facing similar infrastructure constraints, which may negatively affect the economic prospects of the EAEU in the future. Therefore, the development of transport and logistics is becoming one of the important directions for deepening economic integration in the EAEU. Special interest in studying the role of international transport corridors in the development of national economies and integration

associations has been observed in recent years, especially after the launch of the "One Belt, One Road" project initiated by China. The aim of this project is to ensure sustainable and efficient freight transport from East Asia and ASEAN to Europe. In this regard, the development of customs services is gaining new importance, and in the future their activities will be associated with the creation of a digital transport platform as an element of transport infrastructure.

Keywords: Eurasian Economic Union; Eurasian Economic Commission; Eurasian economic Integration; ASEAN; Silk Road Economic Belt; road transport; international transport corridors.

Единое транспортно-логистическое пространство в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС, Союз) должно быть создано к 2025 году. На сегодняшний день государства-члены сталкиваются с аналогичными инфраструктурными ограничениями, которые в долгосрочной перспективе могут подорвать экономические амбиции ЕАЭС. Таким образом, транспорт и логистика оказываются одним из решающих направлений углубления экономической интеграции в ЕАЭС. Евразийская интеграция в целом способствует развитию транспорта и логистики в Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане и России в 2010-2018 годах. Во-первых, ключевые показатели эффективности транспорта и логистики (грузооборот и объем перевезенных грузов) продемонстрировали положительную динамику. Во-вторых, выросли соответствующие доли железнодорожного и автомобильного сегментов, что указывает на неэнергетический сдвиг в структуре перевозок, включая транзит. В-третьих, на внутреннем рынке ЕАЭС повысилась доступность интегрированных транспортных и логистических услуг. В-четвертых, государства ЕАЭС повысили свою роль в международной торговле транспортно-логистическими услугами. В-пятых, в результате интеграции государства-члены ЕАЭС укрепили свои позиции в индексе эффективности логистики (LPI). Однако основные проблемы отрасли связаны с высоким уровнем износа инфраструктуры (как стационарной, так и подвижного состава) и отсутствием наднациональной транспортной политики. В проведенном исследовании делается вывод о том, что эффективный и экологичный транспортно-логистический комплекс в целом мог бы способствовать расширению связей внутри ЕАЭС, а также обеспечить увеличение транзитных потоков через его территорию в международных транспортных коридорах «Восток-Запад» и «Север-Юг» [1].

Таможенное сотрудничество, координируемое Евразийской экономической комиссией, претерпевает кардинальные изменения и вступает в

новую фазу своего развития. Его главным фактором является создание оригинальной операционной модели таможни, способной быстро реагировать на меняющуюся ситуацию. Государства-члены ЕАЭС стирают границы во взаимодействии таможенных служб, создавая таможенное пространство доверия. Такое взаимодействие обеспечивает безопасность и стабильность, снижает потери для бизнес-сообщества и стран, а также дает возможность занять лидирующие позиции в международной таможенной системе. ЕАЭС доказал свою стабильность «будучи одной из крупнейших экономических федераций в мире, он является ключевым фактором успешного развития не только стран-участниц ЕАЭС, но и всего постсоветского пространства» [2].

Изучение роли международных транспортных коридоров в развитии национальных экономик и интеграционных объединений активизировалось в последние годы в связи с разработкой и запуском нового транспортно-логистического мегапроекта «Один пояс, один путь», инициированного Китаем для обеспечения устойчивых и эффективных перевозок грузов из стран Восточной Азии и АСЕАН в Европу. В этот проект также входят государства ЕАЭС. Среди работ по исследованию, касающихся этого проекта, можно отметить публикации австралийского ученого Помфрета (2021), а также научных групп, возглавляемых Цзяном (2019), Шибасаки (2021) и Ибрагимовой (2019). При этом инициатива «Один пояс, один путь» рассматривается как интеграция наземных транспортных коридоров (так называемый Экономический пояс Шелкового пути) и морских маршрутов, называемых «Морской шелковый путь 21 века» из Азии в Европу. Учитывая важность этих международных транспортных инициатив, в последние годы исследования таких проектов включают не только экономические, но и экологические аспекты использования транспортных маршрутов [5], включая поиск альтернативных способов транспортировки грузов [6].

Несмотря на большое внимание ученых из разных стран к исследуемым вопросам, проблемы функционирования международных транспортных коридоров и их интеграции в мировую транспортную систему требуют дальнейшего изучения. Эти аспекты применительно к международным транспортным коридорам, проходящим по территории государств-членов ЕАЭС, являются предметом нашего исследования. Его целью является выявление и анализ особенностей и проблем развития международных транспортных коридоров в ЕАЭС. В то же время мы исходим из гипотезы о том, что ЕАЭС, как реально функционирующее интеграционное объединение на постсоветском пространстве, может взять на себя важные функции по обеспечению транзита крупных партий товаров

между странами Европы и Азии на постоянной основе с высоким уровнем эффективности и безопасности о транспортировке.

Степень реализации транзитных связей между европейскими странами и Китаем будет зависеть от эффективности функционирования международных транспортных коридоров в рамках ЕАЭС. В связи с этим анализ расположения и функционирования международных транспортных коридоров в государствах-членах ЕАЭС позволяет определить возможности их дальнейшего развития в направлении увеличения грузопотоков. Выявление и анализ проблем этих коридоров позволит установить ограничения на их развитие и снизить соответствующие риски, препятствующие реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС в международных перевозках [3].

Свободное перемещение товаров и транспортных средств, услуг, капитала и рабочей силы — являются основополагающими элементами мировой экономики.

Необходимость оптимизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС связана с тем, что в краткосрочной и долгосрочной перспективе возникнут качественно новые условия в области интеграции в мировые экономические отношения по сравнению с предыдущими временами [4].

Развитие транспорта способствует построению наиболее оптимальных с точки зрения структуры и направления перевозок, эффективных с точки зрения экономической эффективности форм пространственного перемещения грузов в виде международных транспортных коридоров. Исследование ученых включает в себя различные типы коридоров и их интерпретации. Таким образом, существуют такие понятия, как «коридоры развития», «экономические коридоры», «мультимодальные транспортные коридоры», «транзитные коридоры», «торговые коридоры» и другие. С пространственной точки зрения коридоры — это звенья международной транспортной сети, которые служат пространственным соединением экономических центров с помощью различных видов транспорта.

В проводимом исследовании рассматриваем международные транспортные коридоры как интеграционные транспортные проекты государств в области международных торговых отношений, основанные на существующих объектах транспортной и логистической инфраструктуры. В то же время международные транспортные коридоры призваны играть значительную роль в обеспечении оперативных и устойчивых внешнеторговых связей между странами на основе объединения их транспортных систем в единые потоки по суше и морю» [5].

Учитывая природный и экономический потенциал ЕАЭС на фоне растущих масштабов развития экспортно-импортных операций с высокотехнологичными товарами, международные транспортные коридоры «Восток-Запад» и «Север-Юг» становятся фундаментальной концепцией. Основным преимуществом наземного транзита является более быстрая доставка товаров, сокращение таможенных процедур в рамках единой таможенной территории ЕАЭС. По мнению экспертов, географическое и геоэкономическое расположение стран Северной и Южной Америки определяет их значительный миграционный потенциал на маршруте Европа–Азия. Основное внимание уделяется развитию железнодорожных контейнерных перевозок (около 80% грузов между Европой и Азией перевозятся в контейнерах). Территорию ЕАЭС пересекают два международных транспортных коридора: «Север–Юг» и «Восток–Запад».

Международный транспортный коридор «Север-Юг» является основным южным коридором Евразийской транспортной системы. Транспортный коридор состоит в основном из Транссибирской магистрали, которая пересекает территорию России. Оживленная магистраль «Восток-Запад» облегчает доступ в Казахстан, Китай, Монголию на востоке, Японию через российские порты, Корею и европейские страны на западе через российские и белорусские порты, а также пограничные переходы и железнодорожные станции. Кроме того, создание Международного автомобильного коридора «Западная Европа-Западный Китай» с созданием Объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок является основой для переориентации китайской экономики, снижения социальной напряженности в стране и предотвращения угроз продовольственной безопасности [6].

Ожидается, что железнодорожные контейнерные перевозки между Европейским союзом (Евросоюз, ЕС) и Китаем продолжат расти. Для привлечения дополнительных грузопотоков между Евросоюзом и Китаем государствам-членам ЕАЭС необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров. В последние годы транспортная отрасль постепенно адаптировалась к новым экономическим условиям, создавая благоприятные условия для работы многих видов транспорта. В то же время во многих сферах существуют тенденции, которые не отвечают современным требованиям транспортно-логистической политики и не в полной мере соответствуют существующим требованиям и ожиданиям развития ЕАЭС. С расширением внешнеторговой деятельности и увеличением товарных потоков потребность в транспортных услугах значительно возрастает, и в результате существующая транспортная, логистическая и таможенная инфраструктура больше не в состоянии

удовлетворять потребности экономики. В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 года № 688 «О типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС, классификации пунктов пропуска через таможенную границу ЕАЭС» [7], пункты пропуска через внешнюю границу Союза классифицируются по виду международного сообщения на: автомобильные (автодорожные), железнодорожные, морские, речные (озерные), воздушные, пешеходные и смешанные.

Всего на таможенной границе ЕАЭС на территории государств-членов ЕАЭС было создано 377 действующих пунктов пропуска. Очень важно реализовать инфраструктурные проекты ЕАЭС, связанные с расширением пассажирских и грузовых перевозок, а также реализовать меры по повышению эффективности работы транспортных организаций (предприятий) на более высоком уровне. Для реализации этих ключевых направлений системный подход к совершенствованию и инжинирингу элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в пунктах перемещения товаров на внешней границе государств-членов Союза, становится необходимым условием интеграции и координации таможенных процедур.

Являясь связующим звеном между выводом национальных экономик государств-членов ЕАЭС из финансово-экономического кризиса, транспортная инфраструктура практически стала препятствием на пути экономического прогресса. Изношенное состояние транспортно-логистической инфраструктуры и отсутствие оптимальной взаимосвязи транспортных коридоров не могут гарантировать свободное перемещение широкомасштабных грузопотоков через таможенную границу ЕАЭС. Увеличение и развитие внешнеторгового оборота с каждым годом увеличивает неравномерность в развитии транспортной и таможенной инфраструктуры между государствами-членами Союза, в результате чего слаборазвитая и неконкурентоспособная транспортная инфраструктура способствует высокой транспортной нагрузке в крупных городах ЕАЭС.

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-членов ЕАЭС, важна, поскольку она не только реализует транзитный потенциал этих государств, но и позволяет им осуществлять собственные экспортно-импортные поставки товаров на мировые рынки. Активное участие государств-членов ЕАЭС в функционировании международных транспортных коридоров обусловлено выгодным географическим положением. Наличие разветвленной транспортной сети,

посредством которой осуществляются массовые перевозки между европейскими государствами и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, усиливает роль государств-членов ЕАЭС в осуществлении транзитных грузоперевозок. Непосредственная близость государств-членов ЕАЭС к Китаю, как ведущей экономике мира, сухопутный доступ к транспортным маршрутам государств Южной и Юго-Западной Азии, наличие морских портов в водах трех океанов являются факторами, определяющими важность ЕАЭС в функционировании существующих транспортных коридоров. Однако анализ локализации международных транспортных коридоров на пространстве государств-членов ЕАЭС показывает разную степень их вовлеченности в международные транспортные коридоры.

В силу особенностей своего географического положения Россия и Казахстан наиболее активно вовлечены в систему международных транспортных коридоров – они обладают диверсифицированной транспортной сетью, хорошо оснащены транспортно-логистической инфраструктурой и принимают участие в осуществлении грузоперевозок в направлении Китай – Европа, в том числе по маршруту Экономического пояса Шелкового пути. Беларусь в меньшей степени вовлечена в функционирование международных транспортных коридоров, где она осуществляет транзит грузов через свою транспортную систему в основном в направлении портов на Балтийском море. Армения и Кыргызстан фактически оказались исключенными из международных транспортных коридоров из-за особенностей их географического положения, отсутствия выхода к морю и гористой местности. Степень интеграции государств-членов ЕАЭС в международные транспортные коридоры зависит от ряда факторов и сопряжена с определенными проблемами. Предлагаем систематизировать эти проблемы на три группы:

1. Ограничения, связанные с транспортно-логистической инфраструктурой, которые требуют большого финансирования, поскольку модернизация объектов инфраструктуры невозможна без финансовых вложений.

2. Экономические ограничения, связанные с ценовой политикой при осуществлении транзитных перевозок в рамках национальных сегментов международных транспортных коридоров. Так, в частности, Китай стремится снизить стоимость доставки контейнерных грузов в Европу железнодорожным транспортом путем субсидирования этого вида перевозок, что позволяет поддерживать уровень тарифов на такие перевозки на приемлемом для потребителей уровне. Государства-члены ЕАЭС из-за ограниченных бюджетов и меньших масштабов развития своих национальных

экономик не имеют такой возможности для тарифного регулирования перевозок по своим автомобильным дорогам, включенным в транспортные коридоры. Это делает их транспортные и транзитные услуги менее конкурентоспособными по сравнению, например, с более дешевыми морскими перевозками.

3. Административные и правовые ограничения, связанные с правовыми вопросами и отсутствием унификации в правилах перевозки грузов по международным транспортным коридорам. Это выражается в отсутствии единых правовых документов, которые регулировали бы общие нормы и правила перевозки грузов по отдельным участкам международных транспортных коридоров, расположенных на территории разных государств. Например, в большинстве европейских стран железнодорожные перевозки регулируются положениями Конвенции о международных железнодорожных перевозках, а в государствах-членах ЕАЭС и некоторых других государствах – Договором о международных грузовых перевозках. Для облегчения проведения пограничных и таможенных операций и повышения эффективности этих действий необходима интенсивная работа по унификации таможенных и пограничных правил и процедур.

Это позволит сократить время, необходимое для проведения операций пограничного и таможенного контроля, упростит эти формальности и сделает их более прозрачными. Что касается путей решения этих проблем и устранения выявленных барьеров и ограничений, то одной из альтернатив может стать реализация не масштабных, но адресных, неотложных инфраструктурных проектов, которые значительно упростят грузоперевозки по международным транспортным коридорам. Таким образом, для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных маршрутов по маршруту Китай – ЕАЭС – государства ЕС можно использовать расширение узких мест в транспортной инфраструктуре, не требующих больших инвестиций, как при строительстве дополнительных железнодорожных линий, и обойтись местными инженерно-техническими мероприятиями. Например, одним из способов повышения эффективности функционирования системы международных транспортных коридоров может стать создание вспомогательных транспортно-логистических терминалов на территории государств-членов ЕАЭС. Эти центры должны оперативно обрабатывать контейнерные грузы из Китая или Европы в приграничных районах ЕАЭС и в дальнейшем распределять их для транспортировки железнодорожным или автомобильным транспортом по маршрутам международных транспортных коридоров.

Также необходимо усилить маркетинговую политику с целью активизации грузопотоков в рамках международных транспортных коридоров, проходящих через таможенную территорию ЕАЭС. Недостаточная осведомленность грузоотправителей о преимуществах использования транспортных маршрутов государств-членов ЕАЭС при обеспечении транзита грузов препятствует привлечению новых клиентов. Поэтому необходимо популяризировать информацию о железнодорожных и автомобильных грузовых перевозках по маршрутам Китай – ЕАЭС – ЕС, что, в свою очередь, должно увеличить грузопоток и улучшить транспортные услуги для деловых партнеров. Средством ускорения перевозок по международным транспортным коридорам также является цифровизация операций по обработке грузов на перекрестках автомобильных дорог приграничных стран. Для реализации этого приоритетного направления государства-члены ЕАЭС утвердили перечень услуг, которые в первую очередь будут переведены в цифровую форму. Такая цифровизация должна быть осуществлена в полном объеме к 2025 году, но карты дорог и дорожная инфраструктура, включенные в транспортные коридоры, будут оцифрованы в числе первых элементов.

Этот цифровой сервис обеспечит доступ к официальной, надежной и оперативно исправляемой картографической информации. В перечень услуг по цифровизации также входит бронирование очереди на автомобильных контрольно-пропускных пунктах, дистанционное медицинское освидетельствование водителей и, самое главное, заполнение электронной накладной, электронной товарно-транспортной накладной и электронного протокола весогабаритного контроля. Таким образом, экосистема цифровых транспортных коридоров ЕАЭС призвана помочь деловым партнерам обмениваться логистической информацией по всей цепочке поставок в эффективной безопасной среде, а также обеспечить юридически значимое электронное взаимодействие с уполномоченными органами внутри стран и на международном уровне.

В связи с этим развитие таможенных служб приобретает качественно новый характер, в перспективе их деятельность связана с созданием цифровой транспортной платформы как элемента транспортной инфраструктуры.

Библиографический список

1. Салимова Д., Пономарев Ю. — 2021. «Транспортная инфраструктура и география регионального экспорта в России». Прикладная эконометрика. 2021, т. 63, с. 51–75.

2. *Давыдов Р.В.* Совершенствование таможенного администрирования в соответствии со Стратегией развития ЕАЭС до 2025 года. Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика, – 2022, – № 38(2), – С. 186–207.

3. *Подберёзкина О.А.* Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС). Вестник МГИМО-Университета. – 2015; – 1(40): – С. 161–169.

4. *Варнавский В.* Глобальные цепочки создания стоимости в период пандемии COVID-19. Мировая экономика и международные отношения, – 2021, – т. 65, – № 1, – С. 14–23.

5. *Беляков И.В.* О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с госучастием // Вопросы государственного и муниципального управления. – № 4. – С. 30–60.

6. *Арапова Е.* Китай: международное взаимодействие в условиях внутренних вызовов. Мировая экономика и международные отношения. – 2018. – т. 62. – № 6. – С. 77–85.

7. Таможенные документы онлайн-справочник // АльтаСофт URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/11sr0688/> (дата обращения: 14.01.2024).