

Формирование единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества

Ю. Г. ВОЛЧОК, канд. воен. наук, доцент, советник Департамента транспортной политики
и рыночной инфраструктуры Секретариата интеграционного комитета ЕвразЭС



Одним из ключевых направлений интеграционной экономической политики Евразийского экономического сообщества (ЕвразЭС) является развитие его транспортной системы в рамках единого экономического пространства. Процесс идет в соответствии с концепцией формирования единого транспортного пространства, утвержденной в январе 2008 г. Межгоссоветом ЕвразЭС (на уровне глав правительств). Проект должен быть реализован до 2020 г. Общий объем финансирования — более 50 млрд долл. из бюджетных и преимущественно внебюджетных источников.

На сегодняшний день в пределах единого транспортного пространства функционируют более 110 тыс. км железных дорог и 890 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, 110 тыс. км внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, 37 категоризованных аэродромов и перегрузочные комплексы морских торговых портов. Все они объединены в основные международные транспортные коридоры (МТК) ЕвразЭС.

В свете последних динамичных изменений на едином экономическом пространстве ЕвразЭС, в частности создания Таможенного союза, на первый план выходит транспортная составляющая интеграционной политики. Она включает в себя ускоренное присоединение единой транспортной системы ЕвразЭС к действующим континентальным и трансконтинентальным транзитным артериям по переброске грузов и трудовых ресурсов.

Законодательная база

В сфере транспортной деятельности интеграционные процессы в рамках ЕвразЭС осуществляются на основе выработанной транспортной политики и действующего соглашения о формировании Транспортного союза от 22 января 1998 г.

В настоящее время продолжается активное формирование Таможенного союза. В частности, предполагается

ускорить процесс таможенного оформления грузов путем выноса его к внешним границам Таможенного союза. Для устранения сплошного контроля на российско-белорусской границе подписано соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешних границах Союзного государства России и Белоруссии. Президент Белоруссии подписал указ о временном применении проекта соглашения между правительствами Белоруссии, Казахстана и России об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза. В России принят федеральный закон, устанавливающий в пунктах пропуска на белорусско-российской границе 180-дневный срок передачи функций транспортного контроля таможенным органам. Аналогичные мероприятия осуществляются на российско-казахстанском направлении.

Генеральный секретарь ЕвразЭС Т. Мансуров уделяет особое внимание участию сообщества в международном транспортном сотрудничестве, поскольку ЕвразЭС с 2003 г. является наблюдателем в Генеральной ассамблее ООН и активно взаимодействует с ее структурами.

Во взаимодействии с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН завершается гармонизация транспортного законодательства государств — членов ЕвразЭС с международным за-

конодательством: страны ЕвразЭС присоединяются к 22 основным международным конвенциям ЕЭК ООН в сфере транспорта.

Совместная деятельность ЕвразЭС с ЕЭК и Экономической и социальной комиссией ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) осуществляется на основе меморандума о взаимопонимании между ЕЭК, ЭСКАТО ООН и Секретариатом интеграционного комитета ЕвразЭС от 23 мая 2007 г. Особое внимание уделяется развитию плодотворного сотрудничества между региональными комиссиями и секретариатом в рамках Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии. При этом особо важными считаются такие области, как рациональное и эффективное использование водных и энергетических ресурсов в Центральной Азии, а также упрощение торговых и транспортных процедур.

Придавая первоочередное значение развитию МТК, пять региональных комиссий ООН, используя средства Счета развития ООН (UNDA), в 2002 г. начали совместный проект ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по наращиванию потенциала для развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений, получивший название «Развитие евроазиатских транспортных связей». В нем участвуют 19 государств, включая все страны ЕвразЭС.

Решением Европейской экономической комиссии ЕЭК ООН в 2008 г. создана рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP5), на которую возложена координация соответствующей работы. Рабочая группа наметила основные евроазиатские транспортные маршруты, подлежащие рассмотрению в целях приоритетного развития. Создана база данных, согласована общая методология оценки и определения степени приоритетности инвестпроектов с участием международных инвестиционных банков, опре-



Рис. 1. Транспортные ворота ЕвразЭС

делены и совместно устраняются препятствия нефизического характера, которые составляют серьезную проблему для евроазиатских перевозок.

К февралю 2011 г. прошло четыре заседания с участием представителей Секретариата ЕвразЭС, которые выступали с тематическими докладами. На последнем заседании группы экспертов по развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшемся в сентябре 2010 г. в Женеве, рассмотрены вопросы развития важнейших евроазиатских маршрутов, транспортных потоков между Европой и Азией и устранения барьеров, препятствующих евроазиатским сообщениям. В ответ на пожелание российской стороне продолжить финансирование деятельности группы на ближайший период было принято положительное решение.

Началась разработка проекта концепции управления единым транспортным пространством ЕвразЭС. В ней будет предложена наиболее эффективная форма межгосударственной координации работы единой транспортной системы сообщества в рамках единого экономического пространства после 2015 г. Значительное внимание при этом уделяется подготовке кадров: утвержден перечень учебных заведений стран ЕвразЭС, осуществляющих методическое обеспечение транспортного образования, создана соответствующая рабочая группа и определя-

ются направления гармонизации и унификации требований и программ подготовки кадров для транспортной отрасли в ЕвразЭС. В сообществе создан Инновационный центр ЕвразЭС в сфере железнодорожного транспорта, который начал отбор проектов для разработки и внедрения на территории, использующей колею 1520.

Транспортные коридоры

Деятельность ЕвразЭС по товарному наполнению транспортных коридоров от Балтики до Китая и Дальнего Востока представляет собой макроэкономическое регулирование, стимулирующее процессы экономической интеграции на евразийском пространстве. В практическом плане это касается формирования четырех транспортных коридоров ЕвразЭС и создания на них беспрепятственного товаропроводимости и пассажиропотоков. Для безостановочного пересечения границ между нашими странами за пять лет активной работы из 32 барьеров устранены почти все.

Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию МТК ЕвразЭС было принято 24 марта 2005 г. Функционирование МТК определено долгосрочными национальными транспортными стратегиями, логически увязанными с экономическим развитием прилегающих к ним регионов стран ЕвразЭС. По МТК осуществляется континентальный и

трансконтинентальный транзит с перевалкой грузопотоков в современных транспортных узлах, которые связаны между собой современными магистралями.

Развитие сети МТК ЕвразЭС осуществляется на базе скоординированной инвестиционной стратегии развития и модернизации транспортной инфраструктуры. До 2015 г. предусмотрено реализовать 108 приоритетных инвестиционных проектов. Финансирование коммерческих объектов планируется из внебюджетных источников, строительство дорог и объектов транспортной инфраструктуры интеграционного значения, основная масса которых сосредоточена в пределах транспортных коридоров, будет осуществляться за счет бюджетов сторон.

Наиболее важным является МТК «Западная Европа — Беларусь — Россия — Центральная Азия — Западный Китай» протяженностью до 10 тыс. км по маршруту Брест — Минск — Москва — Нижний Новгород — Казань — Оренбург — Актюбинск — Кызылорда — Шымкент — Тараз — Кордай — Алмата — Хоргос — Урумчи, который охватывает территорию трех областей Белоруссии, пяти областей Казахстана, где проживает 8 млн человек (половина населения страны) и десяти регионов России с населением более 50 млн.

Мультимодальный МТК «Север — Юг» протяженностью 7200 км связывает

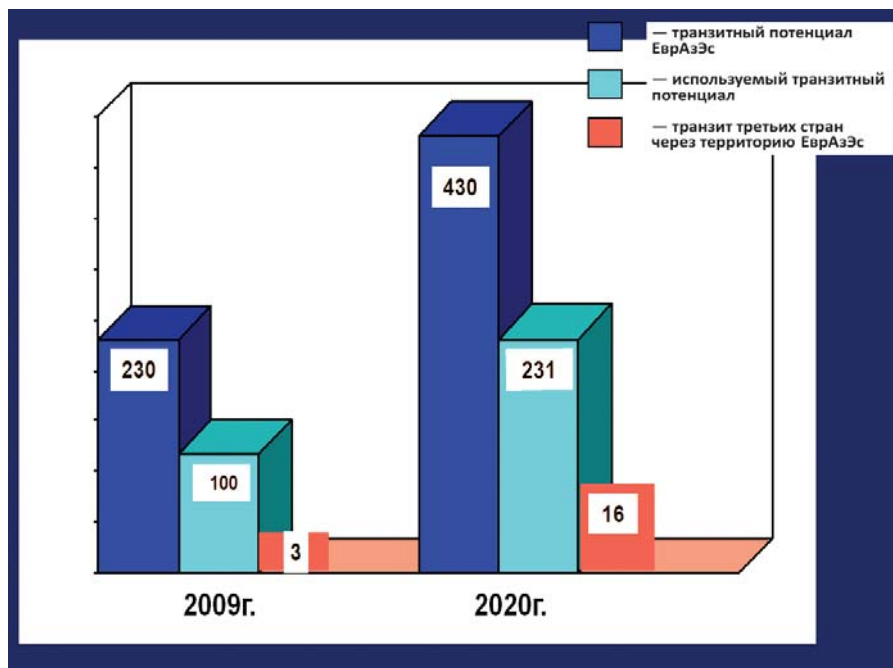


Рис. 2. Динамика роста транзитного потенциала, млн т

страны Скандинавии с Центральной Азией и Персидским заливом, опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций от порта Бомбей до Санкт-Петербурга.

Перевоска грузов и пассажиров по МТК «Запад — Восток» осуществляется по полностью электрифицированной Транссибирской магистрали (Брест — Минск — граница Украины — Москва — Екатеринбург — Новосибирск — Владивосток — Улан-Батор — Пекин; протяженность — 9288 км) и автомагистрали, совпадающей со вторым панъевропейским транспортным коридором протяженностью 1830 км от Берлина через Варшаву и Минск до Нижнего Новгорода.

Повышение конкурентоспособности МТК за счет внедрения новых транспортных технологий и модернизации существующего оборудования для перевалки грузов позволит повысить транзитный потенциал и стать устойчивым транзитным мостом между Европой и Юго-Восточной Азией.

Удобная транспортная инфраструктура, снижающая транспортную составляющую в цене товара, привлекательна в первую очередь для трансконтинентального наземного и воздушного транзита. При этом для обеспечения наземного транзита со стороны всех стран ЕвразЭС прилагаются наиболее значительные усилия.

Во-первых, транспортные коридоры, проходящие по территориям регионов рассматриваются местными властями как оси развития регионов, вдоль которых формируется сеть производствен-

ных, распределительных и перевалочных узлов. Это позволяет региональной промышленности и аграрным предприятиям перебрасывать по международным магистралям свою продукцию в места ее потребления, организовывать межрегиональное пассажирское и туристическое транспортное перемещение, что расширяет торгово-экономические и социальные связи между регионами в полосе транспортного коридора ЕвразЭС.

Во-вторых, в общей системе евразийского товаропроведения развивается транспортная инфраструктура и система логистических центров ЕвразЭС. Особенно интенсивно этот процесс идет в крупнейших международных транспортных узлах, таких как Москва, Санкт-Петербург, Алма-Ата, Астана, Екатеринбург, Минск и, естествен-

но, Калининград: здесь должна обеспечиваться высокая скорость доставки груза, безопасность пассажиров и резкое снижение транспортной составляющей в цене конечного товара и услуги. Так, по данным Минтранса РФ, в России потери от низкой пропускной способности автомобильных дорог составляют 3% валового внутреннего продукта, а 30% протяженности дорог федерального значения работают в режиме перегрузки.

В-третьих, создаются условия для привлечения иностранных перевозчиков к автомобильному транзиту по территории ЕвразЭС, доходы от которого пополняют бюджеты всех уровней. Например, в Белоруссии каждая транзитная фура оставляет в бюджете до 200 долл., что в общем приносит в бюджет сотни миллионов долларов в год. На территории Казахстана активно идет строительство скоростного шоссе протяженностью более 2500 км от границы с Китаем до перехода через российскую границу в Оренбургской области. Оно повысит конкурентоспособность автомобильного транспорта по отношению к железнодорожному в области транзитных перевозок.

Система логистических центров

В концепции формирования единого транспортного пространства ЕвразЭС, стратегии создания системы международных логистических центров ЕвразЭС и перечне приоритетных инвестиционных проектов по созданию и развитию объектов транспортной инфраструктуры транспортных маршрутов ЕвразЭС, утвержденных руководящими органами сообщества, важнейшая роль отводится развитию международных транспортных узлов по

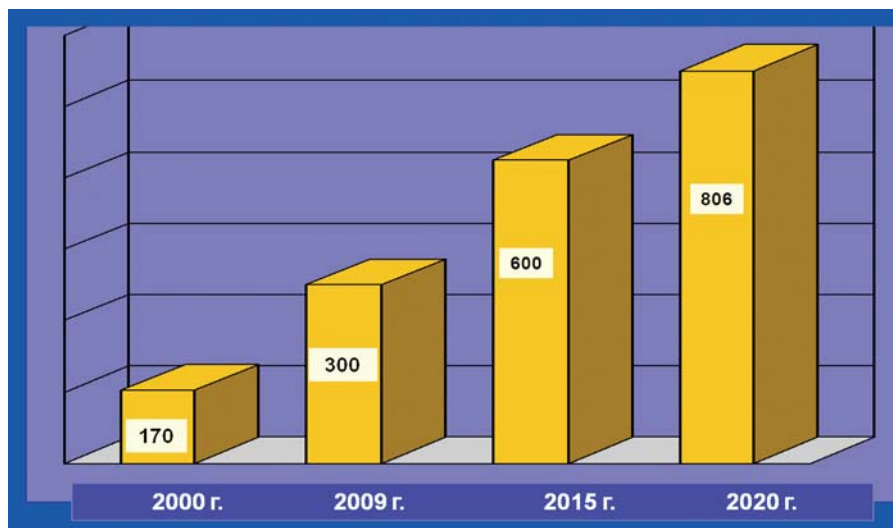


Рис. 3. Динамика объемов грузов, перевозимых между странами ЕвразЭС, млн т

формированию и распределению грузопотоков.

В этом плане важнейшую роль играет создание системы международных логистических центров ЕвразЭС, которые позволят оттянуть на себя из городов всю работу по перевалке, хранению и обработке грузов (таблица 1). На первом этапе предусмотрено создание опорной сети, основу которой составят логистические центры, построенные в местах прохождения наибольших товарных потоков через границы сообщества. Это западные ворота ЕвразЭС — на территории Белоруссии, на направлении Брест — Минск; восточные ворота ЕвразЭС — на территории Казахстана, в районе Алма-Аты или пограничных пунктов Достык (Хоргос); северные ворота ЕвразЭС — на территории России в районе Санкт-Петербурга; южные ворота ЕвразЭС — на территории Таджикистана в районе г. Нижний Пяндж и на территории Киргизии в районе г. Ош.

Опорная сеть должна обеспечить функционирование основных транспортных коридоров транспортной системы единого таможенного пространства для участников Таможенного союза и других членов сообщества, которые могут к нему присоединиться. В Казахстане и Белоруссии разработаны и реализуются национальные концепции и программы развития логистических систем, в которых уже учитывается общая стратегия ЕвразЭС.

Практическая работа, проведенная советом по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕвразЭС во взаимодействии с Секретариатом ЕвразЭС, позволила в 2010 г. завершить подготовку предпроектных изысканий в Таджикистане, Киргизии, Ярославской, Тюменской, Омской, Ростовской и Брянской областях, Краснодарском крае. До конца года подобная

Таблица 1. Создание интегрированной транспортно-логистической системы

Этап	Создание транспортно-логистических центров
I (до 2013 г.)	— Казахстан: в Алма-Ате, Астане, Актау, на пограничном пункте пропуска Достык;
	— Белоруссия: в Минске, Бресте и Витебске;
II (до 2020 г.)	— Узбекистан: в Ташкенте;
	— Россия: в Московском и Санкт-Петербургском узлах, Нижнем Новгороде, Самаре, Волгограде, Новороссийске, Калининграде, Мурманске, Екатеринбурге, Красноярске, Иркутске, Хабаровске, Владивостоке/Находке
	— Казахстан: в Уральске, Актюбинске, Семипалатинске, Кызылорде, Таразе, Шымкенте, на пограничных пунктах пропуска Коргас, Таскала, Бахты;
	— Белоруссия: в Гомеле;
	— Узбекистан: в Самарканде и Нукусе;
	— Россия: в Архангельске, Вологде, Смоленске, Рязани, Твери, Ярославле, Брянске, Орле, Липецке, Тамбове, Казани, Перми, Саратове, Астрахани, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Уфе, Оренбурге, Челябинске, Барнауле, Тюмени, Омске, Новосибирске, Улан-Удэ, Чите;
— Таджикистан: в Душанбе;	
— Киргизия: в Бишкеке	

Таблица 2. Совокупный транзитный потенциал ЕвразЭС (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный и воздушный виды транспорта), млн т

	2009 г.	Использовано в 2009 г.	2020 г.
Белоруссия	100	50 (50 %)	150
Казахстан	36	10 (28 %)	100
Киргизия	3,8	1,9 (50 %)	6,5
Россия	100	54 (54 %)	150
Таджикистан	0,2	0,18 (90 %)	0,5
Узбекистан	10	8,7 (87 %)	23
Всего	250	125 (50 %)	430

работа будет завершена в Казахстане и Белоруссии, что даст возможность продвинуться к практической реализации инвестпроектов по строительству логистических центров и обеспечить координацию этой работы. В результате к 2020 г. общий объем взаимных перевозок грузов может быть доведен до 430 млн т (в настоящее время он составляет около 300 млн т).

Активное международное сотрудничество в области транспорта является инструментом реализации интересов ЕвразЭС, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в миро-

вую транспортную систему. Ключевое значение при этом имеет рост экспорта транспортных услуг, и важнейшая задача ЕвразЭС состоит в расширении его объемов и географии.

Таким образом, интеграционная деятельность ЕвразЭС в транспортной сфере направлена на скорейшее формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы евразийского сообщества, что в целом является неотъемлемой частью работы по формированию единого экономического пространства ЕвразЭС.

www.hamiko.fi

Oy HAKKLIN HAMIKO Ltd 

Российское представительство финского логистического оператора

Oy HAKKLIN HAMIKO Ltd предлагает Вам следующие услуги:

- Международные грузоперевозки и экспедирование грузов (авто — море — ж/д — авиа — сборные грузы)
- Экспедирование сырья и мясopодукции
- Складские услуги (собственные таможенные склады в порту Хамина, Финляндия)
- Проектная логистика (поставка и оформление оборудования)
- Надежные брокерские услуги

194044 Санкт-Петербург
Финляндский пр., 4А
Тел.: (007) (812) 309 54 16

105066 Москва, Старая Басманная ул., 38, стр. 2
Тел.: (007) (495) 933 55 00. Факс: (007) (495) 783 48 94
Moscow@hamiko.fi