

*Качкыналиев М.*

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА В РАМКАХ ЕВРАЗЭС**

*М. Kachkynaliev*

**PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR IN THE FRAMEWORK EURASIA**

УДК: 331/576

*В данной статье рассматриваются перспективы развития транспортного сектора в рамках ЕвразЭС.*

*This article considers the prospects of development of the transport sector in the framework of the EurAsEC.*

Интеграция государства в мировую экономику требует координации деятельности транспортных ведомств, в первую очередь, граничащих стран и развития сотрудничества между ними. Понимая это, Евразийское экономическое сообщество (ЕвразЭС) приступило к реализации Концепции формирования Единого транспортного пространства, утвержденной 25 января 2008 г. решением Межгосударственного Совета ЕвразЭС на уровне глав правительств.

ЕвразЭС - молодая международная организация, созданная с целью экономической интеграции ее членов, которыми на данное время являются Беларусь, Казахстан, Киргизия, Россия, Узбекистан и Таджикистан. Статус наблюдателя получили Молдова, Украина и Армения. Генеральным секретарем Секретариата Интеграционного Комитета ЕвразЭС главами шести государств на три года назначен Мансуров Таир Аймухаметович. Страны сообщества занимают территорию 20 350 тысяч км<sup>2</sup>, совокупная численность населения превышает 181 миллион человек.

Являясь межгосударственной структурой, ЕвразЭС предусматривает интеграцию государственных транспортных систем стран Сообщества в единую систему, функционирующую по единым принципам, стандартам и техническим параметрам. Поэтому под единым транспортным пространством ЕвразЭС (ЕТП) понимается «совокупность транспортных систем государств-членов ЕвразЭС для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции».

Данное определение показывает: достигнуто понимание важности этой задачи на уровне президентов стран-участниц, министров и министерств, которые работают в транспортной отрасли. Понятие охватывает деятельность всех видов транспорта, поставщиков транспортных и вспомо-

гательных услуг, независимо от места регистрации и формы собственности.

Важно то, что деятельность в ЕТП будет строиться на соблюдении международных правовых норм в сфере транспорта, экономической целесообразности, межгосударственном регулировании и доступности транспортных услуг.

Ранее существовавшее единое транспортное пространство СССР, на котором появилось за 15 лет много барьеров со стороны ведомственных норм в суверенных государствах, требует единения на новых взаимовыгодных условиях, модернизации, совершенствования и наращивания инфраструктурных объектов. Потребуется снова гармонизировать законодательство, обеспечить совместимость транспортных процессов, единые правила конкуренции, эффективность использования транзитного потенциала и снятие барьеров для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, между странами ЕвразЭС.

Страны ЕвразЭС уже присоединились в среднем к 15 конвенциям и соглашениям ЕЭК ООН в транспортной сфере из 25 основных документов. Несмотря на то, что у Содружества независимых государств есть общее транспортное пространство, страны ЕвразЭС присоединились только к 12-16 секторальным соглашениям и конвенциям СНГ из 20 действующих документов. Это определяется более глубокой степенью интеграции стран Сообщества в транспортной сфере, которая обеспечивает создание Таможенного союза и единого экономического пространства.

Концепция не имеет оттенка политизированности и несет только конкретную экономическую функцию. Основу ее реализации составляет законодательная деятельность и инвестиционная деятельность. Необходимо срочно остановить тенденцию отставания развития дорожно-транспортной сети Сообщества от роста объемов перевозимых грузов, динамика которых очень высока.

ЕвразЭС определило перечень основных транспортных коридоров и маршрутов для приоритетного развития за счет бюджетных затрат, а также направления привлечения частных инвестиций. Планируется модернизация основных транспортных коридоров и транспортных узлов, пропускная способность которых не безгранична.

Национальные проекты государств ЕврАзЭС в сфере транспорта учитывают перспективу, они ориентированы на прогнозируемый рост нагрузки на существующую транспортную систему. А совместная работа в рамках Сообщества позволит каждой стране определить экономическую целесообразность строительства объектов и снизить их стоимость за счет совместных действий.

Рост объемов перевозок грузов сдерживается из-за отсутствия единой системы логистических центров на территории стран ЕврАзЭС. В данном случае под логистическим центром понимается территориальное объединение хозяйствующих субъектов и органов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающее не менее одного терминала. До 2012 г. планируется введение в строй 27-ми логистических центров, а с 2013 до 2020 гг. – еще 39-ти центров. Но этого катастрофически мало. Эти цифры – предварительные. Исходя из планируемого объема перевозок в 800-820 млн. тонн груза, не хватает приблизительно 330 центров с производительностью в 2-2,5 млн. тонн груза в год. В целом объем инвестиций на их строительство государствами оценивается в 12 млрд. долларов, а реализацией займется частный капитал при поддержке государственных органов стран-участниц Сообщества.

Следующим важным моментом рассматривается транзитный потенциал ЕврАзЭС, под которым понимается совокупность внешних и внутренних факторов и условий, определяющих возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международного транзита через свою территорию. А эффективность использования транзитного потенциала определяется способностью государства в полной мере реализовать имеющиеся возможности. Условия, как видим, есть. Использование транзитного потенциала предполагается при реализации всех инвестиционных проектов.

Реальная ситуация такова (рис.2): мировые грузопотоки из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона идут, почти минуя территорию стран ЕврАзЭС. Для сравнения: доходы от морского фрахта в обход ЕврАзЭС составляют 23 млрд. долларов в год, доходы транзита через страны ЕврАзЭС – всего 0,02 млрд. Эффективное использование имеющегося потенциала стало бы одним из способов пополнения государственных бюджетов. Серьезность проблемы осознается не только Россией. Есть необходимость задуматься, каким образом можно привлечь международный транзит через территории государств ЕврАзЭС, какими видами транспорта или насколько он нам нужен.

Серьезное внимание ЕврАзЭС уделяет ликвидации разного вида барьеров при осуществлении

перевозок между странами. Административно-фискальные барьеры ведут к дискриминации перевозчиков. Разные в государствах разрешительные системы и порядок квотирования, взимание значительного количества необоснованных транспортных сборов на дорогах снижает привлекательность этого вида деятельности для частного бизнеса.

Замедляют транспортный процесс недостаточная плотность инфраструктурных объектов на единицу дорог и их низкое качество. Трансграничные барьеры: избыточность или дублирование контрольно-надзорных операций значительно удлиняют процесс пересечения государственных границ, иногда на это тратится до 30% времени всего рейса.

Технико-технологические препоны ограничивают использование транспорта. В странах Сообщества предъявляются различные требования к транспортным средствам и услугам, отсутствуют единые стандарты состояния транспортных средств, их габаритно-весовых параметров, технологий перевозок грузов и пассажиров, а также сервисного обслуживания.

В рамках Концепции определены приоритеты формирования ЕТП с целью решения вышеназванных проблем, а ее реализация будет осуществляться через осуществление межгосударственных целевых программ по каждому из семи направлений:

Формирование общего рынка транспортных услуг.

Развитие транспортной инфраструктуры государств-членов ЕврАзЭС.

Развитие современных транспортной техники и технологий перевозок пассажиров и грузов.

Развитие транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС.

Обеспечение безопасности на транспорте и усиление мер по охране окружающей среды.

Развитие кадрового потенциала.

Совершенствование системы управления Единым транспортным пространством.

Начало практических действий по их разработке и последующей реализации уже положено и каждая из стран Сообщества взяла на себя по одной программе. Одновременно с обязательной формальной стороной готовятся конкретные инвестпроекты и осуществляется поиск участников будущего рынка транспортных услуг, который формируется с опорой на эти объекты инфраструктуры вдоль транспортных коридоров ЕврАзЭС.

Социально-экономические результаты Создание Единого транспортного пространства позволит странам ЕврАзЭС сформировать общий рынок транспортных услуг. Транспортная инфраструктура будет развиваться за счет использования современной транспортной техники и технологий пере-

возок пассажиров и грузов.

Эффективность использования транзитного потенциала будет достигнута благодаря введению единых правил конкуренции. Все это в конечном итоге приведет к усилению технологической и экономической безопасности Сообщества от влияния внешних факторов при растущей интеграции стран-участниц в Едином транспортном пространстве и его встраивании в европейскую и азиатскую региональные транспортные системы.

Планируемые экономические показатели от ратификации Концепции таковы:

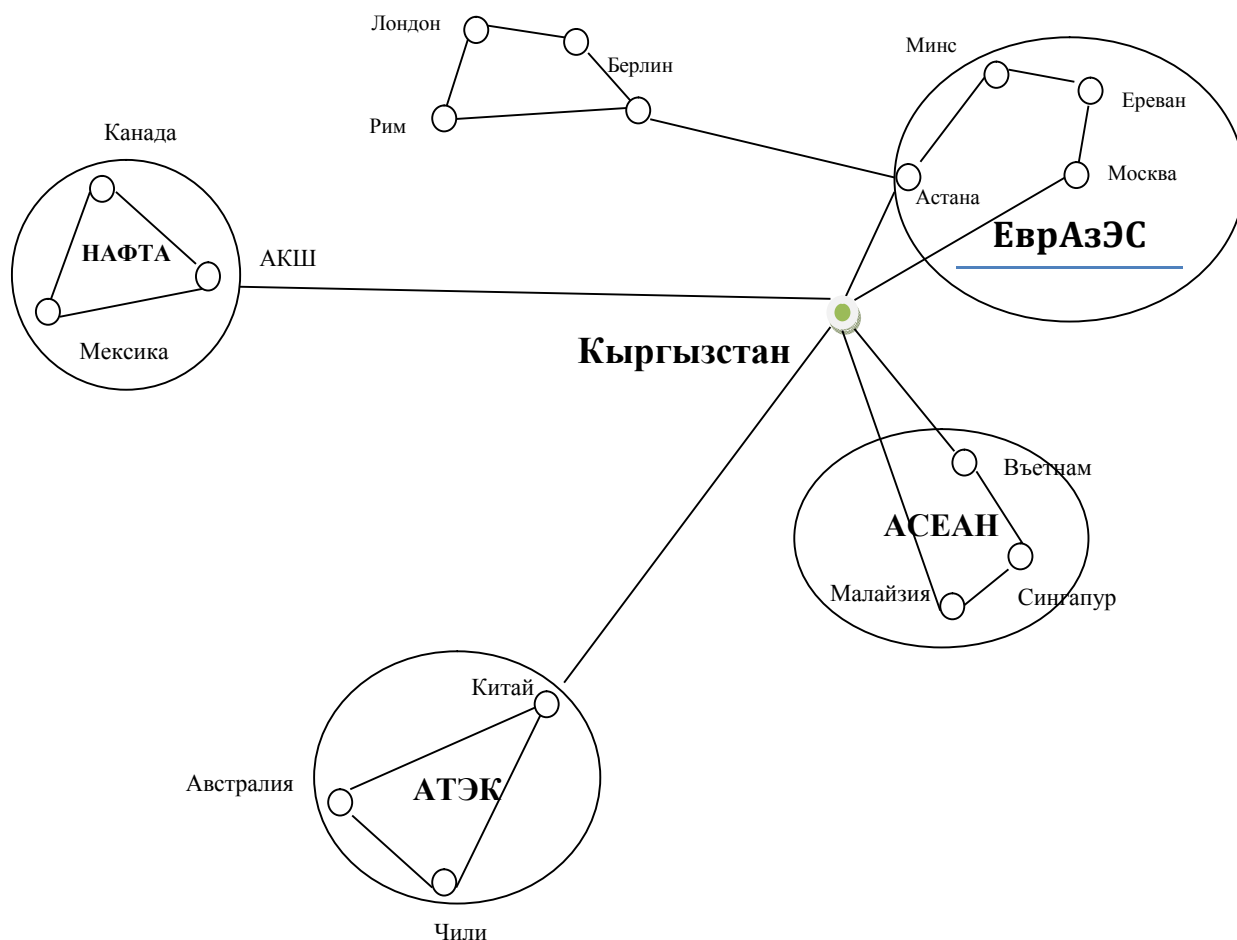
- транспортная составляющая в стоимости товаров, произведенных в странах Сообщества, может быть снижена не менее чем на 7-8%;
- объем транзитных перевозок будет увеличен на 150 млн. тонн грузов;
- за 12 лет реализации Концепции в транспортной и смежных отраслях будут созданы не менее 100

тысяч новых рабочих мест;

- уровень загрязнения окружающей среды от вредных выбросов транспортной отрасли в совместных проектах ЕврАзЭС снизится не менее чем на 15%;
- во все инвестпроекты будет вложено до 52 млрд. долларов частных инвестиций.

Участие в основных инвестиционных проектах ЕврАзЭС по развитию только транспортной инфраструктуры до 2020 г. предусматривает следующий вклад со стороны государств-участников ЕврАзЭС. Общий результат реализации Концепции формирования ЕТП ЕврАзЭС – создание 74-х проектов при общей сумме инвестиций в \$млрд 52,78

Предполагается в основном завершить формирование ЕТП к 2015 году, а окончательно к 2020 году.



Рецензент: д.э.н., профессор Мусакожоев Ш.М.