

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Южно–Уральский государственный университет»  
(национальный исследовательский университет)  
Высшая школа экономики и управления  
Кафедра «Логистика и экономика торговли»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент

\_\_\_\_\_ 2017г.  
«\_\_»\_\_\_\_\_

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой,

к.э.н., доцент

\_\_\_\_\_ А.Б. Левина  
\_\_\_\_\_ 2017 г.

Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры и  
транзитного потенциала Евразийского экономического союза

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА  
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ  
ЮУрГУ– 38.04.02.2016.261 ПЗ ВКР

Руководитель ,

д.э.н., профессор

\_\_\_\_\_ Ю.Г. Кузьменко  
«\_\_»\_\_\_\_\_ 2017 г.

Автор работы

магистрант группы ЭУ–377

\_\_\_\_\_ К.Н. Чернов  
«\_\_»\_\_\_\_\_ 2017 г.

Нормоконтролер,

ст. преподаватель

\_\_\_\_\_ Ю.С. Якунина  
«\_\_»\_\_\_\_\_ 2017 г.

Челябинск 2017

## АННОТАЦИЯ

Чернов К.Н. Совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры и транзитного потенциала Евразийского экономического союза. – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-377з, 2016. – 115с., 8 ил., 5 табл., библиогр. список – 63 наим.

В работе рассмотрен транспортно-логистический потенциал стран-членов Евразийского экономического союза. Дана характеристика данного интеграционного объединения оценка транзитного потенциала.

Проанализировано состояние транспортно-логистической инфраструктуры и транзитного потенциала стран-членов ЕАЭС и формирование на этой основе практических рекомендаций по совершенствованию и развитию потенциала территории ЕАЭС, чтобы данный союз служил транзитом для мирового движения товаров. Представлены «слабые места» данного интеграционного объединения и пути их решения .

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	5
1. ЕАЭС: СУЩНОСТЬ, ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЕ И МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ .....	9
1.1 Экономико-правовые основы формирования и развития ЕАЭС .....	9
1.2 Деятельность стран-членов ЕАЭС по обеспечению функционирования единого экономического пространства .....	13
1.3 Макроэкономические тенденции в ЕАЭС и внешние условия.....	21
2. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА.....	29
2.1 Характеристика транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС .....	29
2.2 Анализ транзитного потенциала ЕАЭС.....	64
3. НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС...	71
3.1 Подходы к реализации транзитного потенциала единой таможенной территории Евразийского экономического союза .....	71
3.2 Направления повышения эффективности функционирования транспортно- логистической инфраструктуры в целях повышения транзитного потенциала ЕАЭС .....	83
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	102
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	106

## ВВЕДЕНИЕ

Приоритетное значение для развития международных процессов в настоящее время имеет формирование более высокого уровня интегрированности экономических и социальных отношений между дружественными странами.

Непосредственно сами процессы международной экономической интеграции активизировались во второй половине XX века в различных регионах мира. Результатом этого процесса является экономическое, социальное сближение государств, усиление взаимодействия между финансовыми структурами, постепенное переплетение отраслей экономик, выражающихся в формировании торговых и экономических содружеств и союзов.

Процесс такого рода интенсивного экономического сближения в литературе получил название международной экономической интеграции. Необходимость преодоления спада рынков, а также мировой и региональные кризисы потребовали создания новых моделей стратегического развития во всем мире и способствовали активизации действий европейских, азиатских и западных стран по созданию региональных интеграционных объединений.

Современное состояние экономики и направления развития мирохозяйственных связей предполагает развитие любой страны не обособленно, а в составе группы стран. Такое взаимодействие осуществляется координированно всеми участниками и направлено на улучшение экономического состояния каждой страны, входящей в ту или иную группировку.

Современная экономическая интеграция стран давно уже перестала существовать только в рамках зоны свободной торговли или таможенного союза.

Все чаще можно наблюдать стремление стран не только гармонизировать тарифные и нетарифные ограничения, но и осуществлять совместную экономическую, миграционную и иные политики. Такие интеграционные объединения уже более сложные.

Несмотря на сложный политический и экономический фон, на постсоветском пространстве постоянно иницируются и реализуются разноформатные и разномасштабные интеграционные проекты, направленные на развитие и углубление сотрудничества между государствами Евразийского региона.

Конкретным решением этих и комплекса других проблем социально-экономического плана стал Таможенный союз трех государств (Беларусь, Казахстан, Россия), создавая базовые условия для совместного хозяйствования на едином экономическом пространстве. Однозначное стратегическое преимущество от консолидации общих усилий – противостоять угрозам и вызовам, которые несет новое тысячелетие [32].

Процесс сближения осложняется тем, что при общей направленности на формирование рыночной институциональной среды по степени трансформации экономических отношений страны-участницы значительно различаются как в социально-экономическом, так и в политическом плане.

В этой связи в СМИ приводятся многочисленные и противоречивые трактовки, часто с низкой оценкой перспектив данного объединения. Но что бы не говорили или писали те или иные оппоненты, наиболее важным моментом является стремление государств к сотрудничеству, в какой бы форме и составе оно не происходило.

Закономерным поэтапным результатом развития интеграции между этими государствами представляется начавший функционировать 1 января 2015 года Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – международная организация региональной экономической интеграции, к которой со 2 января официально присоединилась Республика Армения и в декабре 2015 года – Кыргызстан [33], [34].

Рассматривая это объединение как фактор включения в мировое развитие, страны-члены ЕАЭС четко представляют перспективность регионального взаимодействия и возможность в объединенном качестве стать одной из крупнейших экономик, заняв достойное место в мировом сообществе.

Лидеры государств-членов ЕАЭС неоднократно отмечали приоритетность экономической сферы сотрудничества в рамках евразийской интеграции, направленной прежде всего на стабильное и эффективное развитие экономик стран-участниц, сотрудничество в инновационно-технологической сфере и повышение благосостояния населения.

Дальнейшее развитие ЕАЭС и дальнейшая интеграция данного регионального образования в мировую экономику невозможны без усиления транзитного потенциала группировки.

В связи с этим особую актуальность приобретают вопросы, касающиеся состояния транспортной инфраструктуры, формирующие транзитный потенциал ЕАЭС, их развитие и направления совершенствования.

Целью исследования является анализ состояния транспортно-логистической инфраструктуры и транзитного потенциала стран-членов ЕАЭС и формирование на этой основе практических рекомендаций по совершенствованию и развитию потенциала территории ЕАЭС быть транзитом для мирового движения товаров.

Задачи исследования:

- дать характеристику ЕАЭС;
- рассмотреть деятельность ЕАЭС по преодолению барьеров во взаимной интеграции;
- дать характеристику макроэкономическому состоянию ЕАЭС;
- рассмотреть динамику взаимной торговли стран-членов ЕАЭС;
- проанализировать состояние транспортного-логистического комплекса ЕАЭС;
- дать оценку транзитного потенциала ЕАЭС;
- предложить рекомендации по совершенствованию и развитию потенциала территории ЕАЭС быть транзитом для мирового движения товаров.

Объект исследования – ЕАЭС как интеграционное объединение.

Предмет исследования – транспортно-логистическая инфраструктура и транзитный потенциал стран-членов ЕАЭС.

Научная новизна исследования заключается в практическом применении концептуальных моделей и обосновании необходимости разработки направлений совершенствования и развития транзитного потенциала территории ЕАЭС.

Теоретической и методологической базой исследования послужили труды отечественных авторов, в области экономической интеграции, данные Евразийской экономической комиссии, периодической печати и сети Интернет.

Структура работы состоит из трех глав, в которых последовательно решены задачи исследования.

# 1. ЕАЭС: СУЩНОСТЬ, ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЕ И МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

## 1.1 Экономико-правовые основы формирования и развития ЕАЭС

При создании любого интеграционного союза требуется прочная международно-правовая база, которая будет регулировать отношения между государствами. Так как государства имеют свои национальные, политические, религиозные, финансовые особенности, то необходимо прийти к компромиссу при выработке законов, регулирующих деятельность союза. Эти компромиссы в будущем станут кирпичиками в фундаменте дальнейших договоренностей между государствами. Без такой основы невозможно реализовать поставленные цели и задачи, которые заключаются в формировании валютных отношений, согласованной макрополитике, науке и технике, безопасности государственных границ стран союза и охране окружающей среды. Чтобы реализовать поставленные задачи необходимо образовать наднациональные органы. А так же необходимо, чтобы решения наднациональных органов были обязательными для исполнения всеми государствами, входящими в союз.

За годы существования ЕврАзЭС стало понятно, что только лишь политической воли для реальной интеграции проекта на финансовом рынке явно недостаточно [6]. Поэтому, при создании ЕАЭС, нужно четко понимать, какую правовую и экономическую базу необходимо заложить для эффективной работы союза, чтобы этот проект не остался только лишь на бумаге. В связи с этим, была создана Евразийская экономическая комиссия. На сегодняшний день она является единственным органом, который заинтересован в реализации стратегических целей интеграции в рамках ЕАЭС [31]. Он выполняет практически весь объем работ по решению проблем, разработки нормативно правовой и экономической базы, и созданию условий для интеграции. Однако, с помощью только лишь этого сообщества, специфичный по своей природе, самый сложный процесс взаимодействия между участниками рынка, запустить невозможно.



ЕАЭС осуществляет свою деятельность в пределах компетенции, предоставляемой ему государствами-членами в соответствии с Договором о Союзе, на основе уважения общепризнанных принципов международного права, включая принципы суверенного равенства государств-членов и их территориальной целостности; на основе уважения особенностей политического устройства государств-членов; на основе обеспечения взаимовыгодного сотрудничества, равноправия и учета национальных интересов сторон; на основе соблюдения принципов рыночной экономики и добросовестной конкуренции [31].

К основным органам Союза относятся: Высший евразийский экономический совет (Высший совет); Евразийский межправительственный совет (Межправительственный совет); Евразийская экономическая комиссия (Комиссия ЕАЭС, ЕЭК); Суд Евразийского экономического союза (Суд ЕАЭС) [30].

Председательство в Высшем совете, Межправительственном совете и Совете Комиссии осуществляется на ротационной основе в порядке русского алфавита одним государством-членом в течение одного календарного года без права продления. В 2015 г. во всех указанных органах председательствует Республика Беларусь[49]. В системе органов ЕАЭС реализован принцип разделения функций управления. Высшим органом ЕАЭС является Высший совет, в который входят главы государств - членов Союза[53]. Высший совет рассматривает принципиальные вопросы деятельности ЕАЭС, определяет стратегию, направления и перспективы развития интеграции и принимает решения, направленные на реализацию целей ЕАЭС. Межправительственный совет состоит из глав правительств государств - членов ЕАЭС. Основная задача Межправительственного совета - обеспечение исполнения и контроль над исполнением Договора о ЕАЭС, международных договоров, заключенных в рамках Союза и решений Высшего совета. К числу полномочий, реализуемых Межправительственным советом в финансовой сфере, следует отнести полномочие по одобрению проектов бюджета Союза, положения о бюджете Евразийского экономического союза и отчете об исполнении бюджета Союза.

В институциональную систему ЕАЭС входит также Суд Союза, который является постоянно действующим судебным органом ЕАЭС. Статус, состав, компетенция, порядок функционирования и формирования Суда Союза определяются Статутом, который является Приложением № 2 к Договору о ЕАЭС. Суд ЕАЭС решает задачи защиты интересов и публичной власти и частных лиц. В настоящее время можно выделить три основные функции международного суда в наднациональном интеграционном объединении: правоохранительную, правозащитную, нормоустановительную [14].

Безусловно, в связи с проделанной работой, сегодня заложен крепкий фундамент для дальнейшего развития финансового рынка наших стран. Договор о Евразийском экономическом союзе, подписанный в Астане 29 мая 2014 года, является основой для формирования единого экономического и правового пространства между участниками ЕАЭС[15]. Он включает в себя основные принципы, цели, органы Союза, бюджет Союза, внешнеторговую политику, техническое регулирование, санитарные меры, защиту прав потребителей, макроэкономическую и валютную политику, регулирование финансовых рынков, налоги, общие принципы и правила конкуренции и др.

Из этого договора следует, что необходимо проделать огромную работу по развитию союза. Союз призван создавать условия для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения, а также для всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики.

Уже в 2019 году предполагается завершить формирование общего рынка электроэнергии, а общего рынка углеводородов – к 2025 году. Таким образом, к 2020 году будет возможно взаимное признание лицензий финансовых посредников между странами участниками [31]. Так же создается единый рынок лекарств и медицинских изделий. Достигнута договоренность о формировании и реализации согласованной агропромышленной политики. Началась работа над формированием наднационального регулирующего органа (хотя сроки по запуску сдвинулись с

2020 года к 2025 году). Параллельно проходят мероприятия по упорядочению законодательств в финансовой среде стран членов ЕАЭС. В связи с этим происходит изучение вопроса определения единых стандартов по требованию к качеству финансовых продуктов, услуг, к уровню специалистов финансового рынка и базовой финансовой грамотности населения, а так же методам ее повышения для каждой категории граждан.

Стратегически важным, но самым сложным вопросом является создание платежной системы в рамках ЕАЭС, для осуществления расчетно-платежных операций. Необходимо провести огромную работу для создания договорно-правовой базы, договориться о введении валютных ограничений и допустимых изменений колебаний обменных курсов национальных валют и максимально допустимых уровней снижения золотовалютных резервов. Необходимо договориться о прозрачном и эффективном информационном обмене, который позволит банкам быть партнерами и честно обмениваться информацией друг с другом. Например, информацией о зарегистрированных в банках импортерами (экспортерами) контрактах.

Следовательно, формирование единого экономического пространства в границах стран Евразийского экономического союза диктует необходимость унификации законодательных систем стран-членов в части правового регулирования отношений субъектов предпринимательства. В этой связи на сегодняшний день актуальным является взаимоувязка соответствующих договорных институтов гражданских кодексов этих стран, что создает предпосылки к упорядочению предпринимательских связей корпоративных субъектов, представляющих страны союза [11].

Согласованное использование соответствующих договорных форм с их унификацией в качестве правовых инструментов субъектами предпринимательства стран ЕАЭС представляет особую актуальность внедрения нововведений в производство, в том числе как средство инвестирования со стороны компаний-нерезидентов, что будет способствовать упрочению их положения в конкурентной

среде соответствующего сектора рынка. В зависимости от того, каким прогнозируется развитие промышленности, сельского хозяйства, транспорта и других производственных секторов экономики стран ЕАЭС, в том числе с учетом такого фактора, как вхождение России в ВТО, необходимо моделировать развитие правовых систем каждой страны нашего союза. Осуществляя такое моделирование, целесообразно прогнозировать развитие систем отраслей права и законодательства стран-участников ЕАЭС с учетом перспектив зарождения новых секторов нашей экономики с акцентом на правовом регулировании научно-технической, включая инновационную, деятельности.

В качестве примера можно привести активно формируемые энергетическое и информационное право с соответствующими массивами законодательства, как относительно новых элементов современных правовых систем. Данные отрасли права, учитывая современные энергетические и информационные технологии, затрагивают многие сферы общественной жизни, будь то государственное управление, предпринимательство, социальное обеспечение и так далее. Этот пример можно продолжить перечислением еще ряда перспективных отраслей.

## 1.2 Деятельность стран-членов ЕАЭС по обеспечению функционирования единого экономического пространства

При переходе от Таможенного союза и Единой экономической политики к новому этапу интеграции – экономическому союзу было необходимо понять, что мешает полной свободе движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Для этого, исполняя поручение президентов об обеспечении функционирования ЕЭП, как правило, без изъятий и ограничений, следовало получить представление об имеющихся мерах экономического регулирования, применяемых государствами-членами во взаимной торговле, которые отражают реальность функционирования рынка интеграционного объединения. Таким образом, определив предмет анали-

за, ЕЭК были обозначены следующие этапы и направления работы (рисунок 1.1) [42].

- выявление препятствующих функционированию внутреннего рынка барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы;
- систематизация выявленных препятствий, формирование предварительного списка изъятий;
- анализ целесообразности дальнейшего применения мер экономического регулирования, включенных в список изъятий и возможности устранения тех из них, которые препятствуют формированию и функционированию внутреннего рынка;
- определение мер и сроков устранения барьеров, изъятий и ограничений или необходимость их сохранения, в том числе путем закрепления в Договоре о Союзе или других актах, составляющих право Союза;
- определение подходов к дальнейшему выстраиванию системной работы по барьерам, изъятиям и ограничениям.



Рисунок 1.1–Схема работы по обеспечению функционирования ЕЭП

Положительные результаты совместной работы Комиссии и государств-членов по практическому устранению барьеров, изъятий и ограничений можно было констатировать еще до подписания Договора о Союзе, например, в отношении обозначенного казахстанским бизнесом вопроса о неприменении 10% ставки НДС к сокам для детского питания, ввозимых в упаковках объемом более 0,35 литра[47].

Данный барьер удалось устранить при взаимодействии Комиссии с национальными органами государственной власти. Так, в феврале 2014 г. вышли письма Минфина и ФНС России, которые разъяснили порядок применения 10% ставки НДС. По экспертной оценке, этот устраненный барьер (по соку) повышает стоимостной объем экспорта на 13,6% [42].

Примером другого барьера, связанного с применением норм национального законодательства, который удалось устранить в процессе работы, является применение института «специмпортёров» в отношении рыбы и рыбной продукции, действующего в Республике Беларусь.

Так, Президентом Беларуси был подписан указ № 148 от 8 апреля 2014 г., который отменяет данный институт с 1 января 2015 г. Теперь с указанной даты любая компания ТС сможет ввозить рыбную продукцию в Республику Беларусь из третьих стран без каких-либо ограничений. По экспертной оценке, это устраненное препятствие повышает стоимостной объем экспорта на 11,9% [47].

Для структурирования результатов работы по устранению барьеров, изъятий и ограничений Комиссией выделены условные группы, характеризующие ситуацию по препятствиям, а также определены дальнейшие направления работы по ним (таблица 1)[52].

Таблица 1 - Ситуация по барьерам, изъятиям и ограничениям

Обозначение	Содержание	Реализация
1	2	3
Устранено	Препятствие устранено правом Союза. Препятствие, существовавшее в нормативно-правовой базе ТС и ЕЭП, не содержится в праве Союза.	Мониторинг практики применения права Союза.
В процессе устранения	Препятствие будет устранено в актах, разрабатываемых в соответствии с Договором о Союзе.	Реализация положений Договора о Союзе, мониторинг исполнения государствами-членами Комиссией права Союза.
Сохранено на определенный период	Препятствие установлено правом Союза сроком действия, по окончании которого препятствие должно быть устранено.	Мониторинг применения условий и сроков действия установленных норм государствами-членами.
Сохранено	Препятствие установлено правом Союза как: - исключение из общих правил функционирования внутреннего рынка Союза; - право государства-члена применять какие-либо меры в одностороннем порядке.	Мониторинг введения (применения) государствами-членами изъятий и ограничений.
Дополнительная проработка	Препятствие, по которому не определены сроки/или способы его устранения.	Продолжение переговорного процесса
Исключено из списка	Вопросы, исключенные на основании консолидированной позиции государств-членов.	Мониторинг вопроса при необходимости

С учетом выделенных групп, а также классификации препятствий по категориям «барьеры», «изъятия» и «ограничения» были обобщены количественные результаты работы по устранению препятствий (таблица 2)[58].

Таким образом, устранено 81 препятствие – барьеры, изъятия и ограничения в таких областях, как налогообложение, техническое регулирование, промышленная политика, транспорт, финансовые рынки и торговля услугами (с 1 января 2015 г. для трех государств-членов в 23 секторах услуг функционирует единый рынок услуг). Существование этих барьеров, изъятий и ограничений оказывало значительное влияние на функционирование ТС и ЕЭП.

Таблица 2 - Количественные результаты работы по устранению барьеров, изъятий и ограничений

	Барьеры	Изъятия	Ограничения	Иное	Всего
Устранено	24	42	15		81

В процессе устранения	19	2	6		27
Сохранено на определенный период		9			9
Сохранено		184	39		223
Дополнительная проработка	16	18	12	8	54*
Исключено	16	45	116	32	209
Всего	75	300	188	40	603

Например, раньше ограничением являлось отсутствие зафиксированных обязательств государств-членов по предоставлению национального режима в отношении взимания НДС во взаимной торговле. Для устранения данного ограничения в статье 71 раздела XVII «Налоги и налогообложение» Договора о Союзе закреплено, что во взаимной торговле налогообложение в государстве-члене, на территории которого осуществляется реализация товаров других государств-членов, должно быть не менее благоприятным, чем налогообложение, применяемое этим государством-членом при тех же обстоятельствах в отношении аналогичных товаров, происходящих с его территории. Причем не только в части НДС, но и других налогов, иных сборов и платежей, взимаемых во взаимной торговле [63].

Проходя этапы интеграции достаточно быстро, государства-члены Союза каждый последующий шаг к формированию единого рынка совершают взвешенно, соизмеряя силы и возможности, рационально оценивая готовность национальных экономик к такому шагу. Практика работы по анализу препятствий показала, что не всегда государства-члены были готовы к их устранению с момента вступления в силу Договора о Союзе. Часто это было вызвано объективными причинами, так как многие вопросы оказались весьма чувствительными и охватывали большой комплекс экономических взаимоотношений. В итоге было установлено, что отмена таких препятствий будет осуществлена по истечении переходных периодов с даты вступления в силу Договора о Союзе и, как правило, в иных нормативных правовых актах для того, чтобы экономики государств-членов могли подгото-



виться к условиям функционирования единого внутреннего рынка в соответствующих национальных сегментах [42].

Формирование единого рынка услуг является одним из ярких примеров установления в Договоре о Союзе как отсылочных норм, необходимых для того, чтобы с 1 января 2015 года Договор о Союзе начал полноценно действовать, так и положений, предусматривающих поэтапную либерализацию в ряде секторов услуг.

Так, к 1 января 2015 года были приняты: перечень секторов услуг, в которых с 1 января 2015 года функционирует единый рынок услуг<sup>23</sup>; решение о необходимости подготовки перечня секторов (подсекторов) услуг, по которым формирование единого рынка услуг осуществляется в соответствии с планами либерализации (в течение переходного периода); индивидуальные национальные перечни ограничений, изъятий, дополнительных требований и условий.

В процессе устранения в период с 2015 по 2025 годы находятся 27 препятствий, из которых в течение 2015 года должно быть устранено 16 пунктов [42].

Сохранено на определенный период 9 изъятий с установленным сроком действия (с 2016 по 2023 годы).

Например, по истечении переходных периодов устраняются препятствия в сфере регулирования финансовых рынков, в агропромышленном комплексе и в сфере энергетики, а также в сфере обращения лекарственных средств и медицинских изделий.

Отсутствие унифицированных требований и правил обращения лекарственных средств и медицинских изделий в рамках Союза будет устранено с начала функционирования общего рынка в этих сферах. При этом в ходе работы над Договором о Союзе государства-члены договорились о создании общего рынка лекарственных средств и заложили основные принципы, на основе которых он будет функционировать, в статье 30 раздела VII «Регулирование обращения лекарственных средств и медицинских изделий» Договора о Союзе. Но функционирование общего рынка лекарственных средств в рамках Союза предусмотрено не с да-

ты вступления в силу Договора о Союзе, а с 1 января 2016 года, для чего в декабре 2014 года было подписано Соглашение о единых принципах и правилах обращения лекарственных средств в рамках Союзе. Аналогична ситуация и в случае с обращением изделий медицинского назначения и медицинской техники [37].

В областях технического регулирования и свободы движения рабочей силы государства-члены договорились проводить дальнейшую работу по либерализации внутреннего рынка посредством разработки необходимых для этого международных актов, но конкретные сроки указаны не были.

Так, например, в сфере технического регулирования достигнуты договоренности о необходимости разработки целого ряда соглашений для дальнейшего формирования единой системы технического регулирования. В целях применения технических регламентов Союза на равных условиях Договором о Союзе предусмотрена необходимость гармонизации национального законодательства государств-членов, касающегося осуществления государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технических регламентов Союза. Реализацию указанной нормы предполагается осуществить посредством принятия отдельного международного договора между государствами-членами, который позволит обеспечить в рамках Союза единые подходы к осуществлению деятельности в области государственного контроля за соблюдением требований технических регламентов Союза [45].

Договором о Союзе также предусматривается разработка отдельного международного договора между государствами-членами по вопросу пенсионного обеспечения трудящихся и членов их семей, концепция которого уже подготовлена и одобрена Советом Комиссии.

Кроме вышперечисленного, в ходе работы была выявлена группа препятствий, по которым государства-члены достигли согласия и понимания о необходимости их устранения, однако, в связи с особой сложностью данных вопросов в Договоре о Союзе были заложены лишь намерения об их устранении без установления конкретных мер и сроков. Так, в настоящее время государства-члены про-

водят независимую акцизную политику, которая основывается на интересах отдельных государств. Как результат, на рынках создаются дисбалансы. Осознавая важность данного вопроса, государства-члены предусмотрели (п. 3 статьи 71 Договора о Союзе) необходимость определения направления, формы и порядка осуществления гармонизации (сближения) ставок акцизов по наиболее чувствительным подакцизным товарам.

Сохранено 223 изъятия и ограничения, из которых [45]:

- изъятий - 184:

- 120 изъятий, относящихся к торговле услугами, в том числе из сферы финансовых рынков, закреплённых в индивидуальных национальных перечнях ограничений, изъятий, дополнительных требований и условий в рамках Союза, утвержденных Решением ВЕЭС № 112 от 23 декабря 2014 г., в Перечне сохраняемых государствами-членами «горизонтальных» ограничений в отношении всех секторов и видов деятельности (Приложение № 2 к Приложению № 16 к Договору о Союзе), в Перечнесохраняемых государствами-членами ограничений в отношении учреждения и (или) деятельности (Приложение № 2 к Приложению № 17 к Договору о Союзе);- 62 изъятия, относящихся к сфере государственных и муниципальных закупок, из которых 61 изъятие закреплено в Перечне случаев осуществления закупок из одного источника либо у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика) (Приложение № 3 к Приложению № 25 к Договору о Союзе);

- изъятие, относящееся к сфере энергетики;

- изъятие, относящееся к сфере санитарно-фитосанитарных мер;

ограничений - 39:

- 23 ограничения, относящихся к сфере государственных и муниципальных закупок;

- 8 ограничений, относящихся к сфере технического регулирования и санитарно-фитосанитарных мер;

- а также ограничения, относящиеся к сфере энергетики; ограничения, связанные с правом государств-членов на применение односторонних мер в части

внешней торговли; ограничение, касающееся права государств-членов на применение ценового регулирования.

Функционирование внутреннего рынка допускает сохранение ряда изъятий и ограничений, целесообразных и необходимых для обеспечения нормального функционирования национальных экономик мер экономического регулирования. Не исключается, что в дальнейшем они могут быть пересмотрены и по согласованию государств-членов устранены.

Такие меры связаны с вопросами экстренного реагирования на различные вызовы (например, государства-члены обладают полномочиями по принятию и введению ветеринарных требований и мер в одностороннем порядке в случае ухудшения эпизоотической ситуации на территории третьих стран или государств-членов), с вопросами конкуренции и государственных закупок (например, возможность введения ценового регулирования на социально значимые товары) и с вопросами национальной безопасности (например, государства – члены имеют право на использование специфических субсидий, искажающих торговлю, если такие субсидии вводятся в исключительных обстоятельствах и если их введение обусловлено необходимостью в защите общественной морали, общественного правопорядка и государственной безопасности).

### 1.3 Макроэкономические тенденции в ЕАЭС и внешние условия

Основными факторами, формировавшими внешние условия в 2015 году, выступили сохранение тренда на снижение цен сырьевых товаров, усиление напряженности на финансовых рынках, замедление экономической активности в Китае и развивающихся странах, а также в странах-экспортерах сырьевых товаров, сокращение трансграничных потоков капитала в результате поэтапного сворачивания стимулирующей денежно-кредитной политики в США и сокращения ликвидности

на международных финансовых рынках. Сохраняется неравномерность в темпах роста крупнейших мировых экономик, а также различных регионов. По предварительной оценке МВФ, темпы роста мировой экономики замедлились с 3,4% в 2014 году до 3,1% в 2015 году. Баланс рисков для роста мировой экономики в целом остается отрицательным [47].

Снижение цен экспорта в государствах – членах ЕАЭС привело к сокращению доходов экспортеров, оказало негативное влияние на состояние торговых балансов и бюджетов сектора государственного управления государств – членов ЕАЭС. Это в свою очередь усилило давление на международные резервные активы и курсы национальных валют, в результате риски для макроэкономической стабильности усилились.

Таблица 3 - Показатели социально-экономического развития ЕАЭС

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Индекс физического объема ВВП, темп прироста в %	-6,7	4,9	4,6	3,6	1,8	1,1	-3,1
Индекс физического объема промышленного производства, темп прироста в %	-8,0	7,7	5,1	3,2	0,5	1,6	-3,4
Индекс физического объема продукции сельского хозяйства, темп прироста в %	2,5	-10,7	22,5	-5,4	6,0	3,2	3,0
Инвестиции в основной капитал, темп прироста ИФО в %	-11,3	5,8	10,2	5,9	1,7	-2,0	-7,2
Инфляция (ИПЦ), декабрь к декабрю, в %	108,6	108,8	110,5	107,2	106,7	111,2	112,4
Инфляция (ИПЦ) в среднем за год, в %	111,4	107,0	110,4	107,3	107,1	108,1	114,5
Средняя заработная плата в долларах США	543,2	635,8	730,3	788,3	863,1	796,8	538,7
Доля взаимного торгового оборота в общем внешнеторговом обороте, в %	13,1	12,7	12,7	13,3	12,9	12,3	13,5

Темпы роста ВВП ЕАЭС снизились в силу рецессии в России и республике Беларусь и снижения темпов экономического роста в других экономиках ЕАЭС. Большая часть макроэкономических показателей в течение 2015 года демонстрировала негативную динамику, которая определялась уровнем внутреннего спроса и реального обменного курса, которые являются отражением базовых экономических условий и макроэкономической политики, а также реакции правительств и национальных (центральных) банков на внешние шоки [47].

Для минимизации последствий воздействия неблагоприятных внешних факторов и адаптации экономик к новым условиям правительствами государств – членов ЕАЭС в конце 2014 года – начале 2015 года были реализованы меры макроэкономической корректировки, направленные как на решение наиболее актуальных проблем (обеспечена финансовая стабильность, оказана поддержка приоритетным отраслям экономики), так и на управление совокупным спросом для решения проблем несбалансированности счета текущих операций и обеспечения фискальной и долговой устойчивости в среднесрочном периоде.

Страны с накопленными ранее дисбалансами оказались более уязвимыми к изменению условий торговли, что привело к необходимости реализации более решительных мер макроэкономической корректировки и снижению экономической активности.

В сложившихся условиях замедление экономического роста в Российской Федерации и Республике Беларусь, которое наблюдалось на протяжении последних лет, сменилось рецессией. В результате вторичных эффектов замедление экономической активности наблюдалось также в остальных экономиках региона. В Республике Казахстан проведение стимулирующей фискальной политики и ограниченная гибкость обменного курса привели к усугублению экономических проблем, формированию отрицательного сальдо счета текущих операций и снижению объемов резервных фондов в результате интервенций, направленных на поддержку обменного курса [44].

Республике Армения и Кыргызской Республике удалось избежать существенного сокращения объема выпуска благодаря сохранению стимулирующей бюджетной политики и увеличению экспортных поставок отдельными отраслями. Вместе с тем сохраняющееся давление на внутренний спрос в результате девальвации курсов национальных валют и ухудшение внешних финансовых условий свидетельствуют о том, что существует риск дальнейшего замедления экономической активности по мере исчерпания временных факторов, обеспечивших ее поддержку в начале года. Ухудшение финансового положения предприятий и кре-

дитных условий в результате ужесточения денежно-кредитной политики, сокращение реальных заработных плат населения продолжили оказывать негативное влияние на внутренний спрос. Хотя в Кыргызской Республике экономический рост остается относительно высоким, он сталкивается с рисками, обусловленными высоким уровнем государственного долга и дефицита счета текущих операций.

Длительное по времени снижение цен на сырьевые товары обусловило значительную девальвацию курсов национальных валют и создало определенные трудности в части достижения целей по инфляции национальными (центральными) банками, фактический уровень инфляции в государствах – членах ЕАЭС (за исключением Республики Армения) оставался выше целевых параметров органов денежно-кредитного регулирования в течение продолжительного периода.

Ухудшение внешних финансовых условий привело к дополнительным нежелательным проциклическим эффектам для экономик. В результате сохранения санкций и ухудшения условий финансирования в Российской Федерации продолжилось сокращение валового внешнего долга. В условиях меньшего объема ввоза капитала частным сектором, заимствования со стороны сектора государственного управления в ряде случаев (Республика Армения и Республика Казахстан) были призваны смягчить условия финансирования и поддержать международные резервные активы, обеспечить финансирование растущих дефицитов государственного бюджета. Вместе с тем ослабление обменных курсов и ухудшение фундаментальных макроэкономических показателей привело к увеличению долговой нагрузки сектора государственного управления Республики Армения, Республики Беларусь и Кыргызской Республики [46].

Неблагоприятная внешняя конъюнктура для государств – членов ЕАЭС вызывает необходимость реализации мер политики в целях смягчения ее негативных последствий для социально-экономического положения населения и стимулирования экономики. Однако в условиях бюджетной консолидации и жесткой денежно-кредитной политики, необходимых для поддержания макроэкономической устойчивости, возможности контрциклических мер ограничены, и возрастает роль

структурной политики, ориентированной на адаптацию к новым условиям развития мировой экономики и формирование устойчивого экономического роста.

С учетом симметричного влияния внешних шоков на экономики государств – членов ЕАЭС, значительных связей между экономиками и ввиду сохранения негативного внешнеэкономического фона актуальность совместных мер по преодолению кризисных явлений и возобновлению (ускорению) роста возрастает [40].

Принимая во внимание национальные меры, разрабатываемые и реализуемые в государствах-членах для поддержания экономики и достижения устойчивого роста, Комиссией разработан Проект основных ориентиров макроэкономической политики государств – членов Евразийского экономического союза (далее – Ориентиры) на 2016 – 2017 годы. Проект документа включает совместные первоочередные антикризисные кратко- и среднесрочные меры, а также национальные меры, реализуемые государствами-членами и направленные на стабилизацию экономической ситуации и смягчение воздействия неблагоприятных внешних факторов на экономики государств-членов. Ориентиры не претерпели значительных изменений за год, однако расширился набор инструментов, предлагаемых для их достижения.

В части обеспечения макроэкономической устойчивости:

1) для стабилизации уровня инфляции предлагается [55].

– выработать подходы к установлению и согласованию среднесрочных ориентиров по уровню инфляции в рамках перехода государств-членов к политике инфляционного таргетирования;

– активизировать использование национальных валют государств-членов с одновременным снижением роли валют третьих стран во внешнеторговых операциях и инвестиционной деятельности государств-членов, в том числе в сфере взаимной торговли энергетическими ресурсами;

– разработать и внедрить меры по повышению доверия со стороны населения к экономической политике, проводимой правительствами и национальными



ми/центральными банками государств-членов в целях снижения инфляционных и девальвационных ожиданий;

2) для поддержания сбалансированности бюджетной системы предлагается:

- выработать совместные меры, направленные на противодействие незаконным финансовым операциям;
- повысить качество и результативность таможенного администрирования с целью повышения собираемости таможенных платежей;

3) для обеспечения долговой устойчивости:

- рассмотреть возможности финансирования приоритетных (в частности, инфраструктурных) проектов путем использования механизмов, не увеличивающих долговую нагрузку на сектор государственного управления.

В целях создания условий для устойчивого развития и восстановления экономического роста предлагается:

1) в части диверсификации экономик государств-членов[56]:

- активизация сотрудничества государств-членов по вопросам реализации основных направлений экономического развития ЕАЭС;
- реализация политики импортозамещения продукции третьих стран продукцией ЕАЭС с целью развития промышленных комплексов государств-членов;
- разработка механизмов организации проведения совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ государств-членов с целью стимулирования развития высокотехнологичных производств, в том числе в сфере агропромышленного комплекса;

2) в части расширения источников финансовых средств и повышения доступности кредитных ресурсов с целью наращивания объемов инвестиций в основной капитал:

- активизация использования финансовых возможностей региональных институтов развития (Евразийский фонд стабилизации и развития, Евразийский банк развития);

– расширение практики обмена опытом между государствами-членами по вопросам, рассматриваемым международным сообществом как факторы, ограничивающие экономическую активность на рынках государств-членов, в том числе с целью повышения позиций государств-членов в международных рейтингах;

3) в части активизации взаимной торговли и развития внутреннего рынка:

– продолжение работы по выявлению и устранению препятствующих функционированию внутреннего рынка Союза барьеров для взаимного доступа, а также изъятий и ограничений в отношении движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы;

– формирование общего электроэнергетического рынка Союза;

– формирование общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов Союза;

– разработка индикативных (прогнозных) балансов газа, нефти и нефтепродуктов Союза на основе принятой Методологии формирования индикативных (прогнозных) балансов газа, нефти и нефтепродуктов в рамках Евразийского экономического союза;

4) в части развития внешней торговли и диверсификации рынков сбыта:

– продолжение проведения переговоров по заключению соглашений о свободной торговле с третьими странами и совместной работы государств-членов и Комиссии с государствами – торговыми партнерами, направленной на изучение целесообразности заключения соответствующих соглашений;

– создание условий для реализации совместных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути;

– совершенствование таможенного регулирования, направленное на упрощение порядка совершения таможенных операций, переход на электронный документооборот, упрощение процедуры транзита;

– развитие механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности.

Принимая во внимание исторические ошибки, развал советского союза, сложную политическую обстановку в мире, можно сделать вывод, что для более про-

грессивного социально-экономического развития стран, для их безопасности крайне важна интеграция. Уже сейчас можно понятно, что заключенные договоренности работают на блага стран членов и имеют положительную динамику развития. Образовавшийся союз не только привел к укреплению отношений между участниками, но, так же уже является полноправной международной организацией, такой же, как ЕС и может участвовать в международных отношениях. Каких-либо формальных или правовых помех для сотрудничества и взаимодействия с другими политическими игроками нет, все зависит только от воли и желания партнеров.

## 2. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

### 2.1 Характеристика транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС

Прежде чем рассматривать транспортно-логистическую инфраструктуру ЕАЭС стоит проанализировать динамику внешней и внутренней торговли стран-членов интеграционного объединения.

Суммарный объем внешней торговли товарами государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) с третьими странами за январь – сентябрь 2016 года составил 361,7 млрд. долл. США, в том числе экспорт товаров – 218,5 млрд. долл., импорт – 143,2 млрд. долл. По сравнению с январем – сентябрем 2015 года объем внешнеторгового оборота сократился на 17,2%, или на 75,2 млрд. долл., экспорт – на 23,5% (на 67,1 млрд. долл.), импорт – на 5,3% (на 8,1 млрд. долл.) [42]. Профицит внешней торговли составил 75,3 млрд. долл. против 134,3 млрд. долл. в январе – сентябре 2015 года. Объемы внешней торговли товарами государств – членов ЕАЭС с третьими странами за январь – сентябрь 2016 года представлены в таблице [42].

Таблица 4 - Объемы внешней торговли товарами государств – членов ЕАЭС с третьими странами за январь – сентябрь 2016 года, млн. долл. США

	Экспорт	Импорт	Сальдо	В % к январю - сентябрю 2015 года	
				экспорт	импорт
ЕАЭС	218 542,2	143 211,4	75 330,8	76,5	94,7
в том числе:					
Армения	1 018,5	1 543,6	-525,1	112,7	97,2
Беларусь	9 179,5	8 529,4	650,1	75,5	89,5
Казахстан	23 470,4	11 128,9	12 341,5	73,6	74,5
Кыргызстан	735,1	1 775,5	-1 040,4	99,9	119,0
Россия	184 138,7	120 234,0	63 904,7	76,8	97,2

Вклады государств – членов ЕАЭС в совокупные показатели внешней торговли (в процентах к итогу по ЕАЭС) распределились следующим образом (рисунок 2.1) [42].

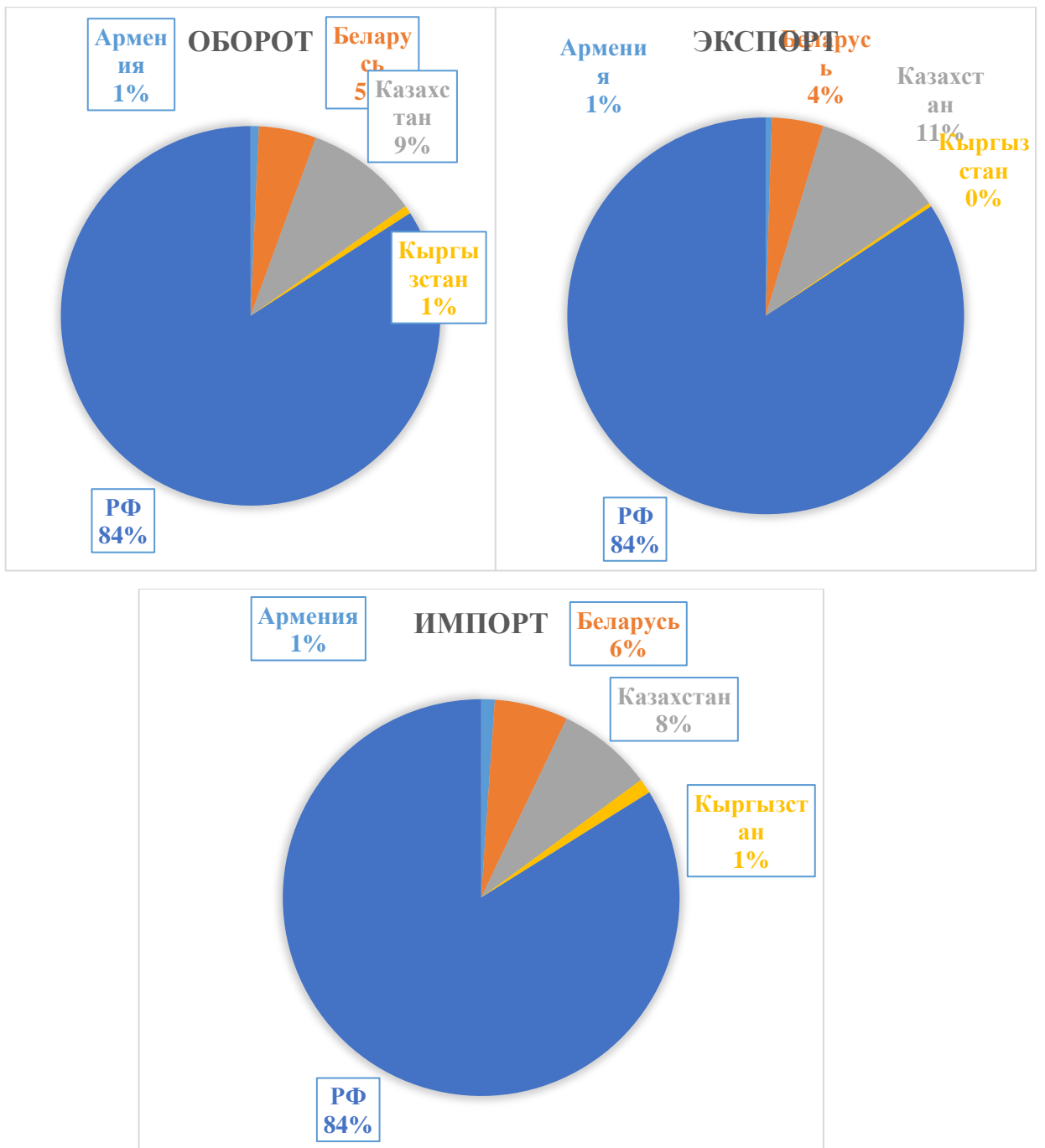


Рисунок 2.1 - Вклады государств – членов ЕАЭС в совокупные показатели внешней торговли (в процентах к итогу по ЕАЭС)

В товарной структуре экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты (60,9% общего объема экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны), металлы и изделия из них (10,7%), продукция

химической промышленности (6,4%). Более 80% этих товаров продает на внешнем рынке Российская Федерация[6].

Наибольшую долю в импорте занимают машины, оборудование и транспортные средства (42,6% совокупного импорта), продукция химической промышленности (18,7%), продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (13%). Около 80% объема закупок этих товаров за пределами ЕАЭС осуществляет Российская Федерация.

Объем экспорта Республики Армения в третьи страны увеличился на 12,7% к уровню января – сентября 2015 года. Продажи продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья возросли на 17,8% (17,7% общего объема экспорта Республики Армения в третьи страны), в то время как по минеральным продуктам зафиксировано снижение на 5% (33,3%), по металлам и изделиям из них – на 9,1% (15,3%).

Экспорт Республики Беларусь по сравнению с январем – сентябрем 2015 года снизился на 24,5% за счет сокращения стоимостного объема поставок минеральных продуктов на 34,6% (40,8% общего объема экспорта Республики Беларусь в третьи страны), продукции химической промышленности – на 30,1% (24,9%), металлов и изделий из них – на 23,9% (6,9%), в то время как по машинам, оборудованию и транспортным средствам зафиксирован рост на 26% (9,3%), по древесине и целлюлозно-бумажным изделиям – на 24,2% (5,4%) [42].

Объем экспорта Республики Казахстан составил 73,6% к уровню января – сентября 2015 года. Основной причиной стало сокращение стоимостного объема экспорта минеральных продуктов на 33,8% (69,3% общего объема продаж Республики Казахстан в третьи страны), металлов и изделий из них – на 3,5% (16%) [42].

Объем продаж товаров Кыргызской Республики на внешний рынок остался на уровне января – сентября 2015 года. Имело место увеличение продаж машин, оборудования и транспортных средств на 41,8% (10,7% общего объема продаж Кыргызской Республики в третьи страны), минеральных продуктов на 17,1%

(6,9%). В то время как по продовольственным товарам и сельскохозяйственному сырью зафиксировано снижение показателя на 5,7% (6,7%) [42].

По сравнению с январем – сентябрем 2015 года объем экспорта Российской Федерации снизился на 23,2%. Сократились поставки минеральных продуктов на 30,1% (61,2% общего объема экспорта Российской Федерации в третьи страны), металлов и изделий из них – на 17,5% (10,2%), продукции химической промышленности – на 24,2% (6,2%). По продовольственным товарам и сельскохозяйственному сырью показатель увеличился на 6,1% (5,5%).

Объем импорта Республики Армения составил 97,2% к уровню января – ноября 2015 года. Сокращены закупки машин, оборудования и транспортных средств на 8,9% (24,5% общего объема импорта Республики Армения из третьих стран), продукции химической промышленности – на 6,2% (16,7%), минеральных продуктов – на 5,8% (7,8%), металлов и изделий из них – на 20,8% (5,7%), в то время как по текстилю, текстильным изделиям и обуви зафиксирован рост показателя на 32,8% (11,1%) [42].

Объем импорта Республики Беларусь к соответствующему периоду 2015 года снизился на 10,5%. Закупки машин, оборудования и транспортных средств снизились на 12,5% (31,5% общего объема импорта Республики Беларусь из третьих стран), продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья – на 16% (25,8%), продукции химической промышленности – на 7,7% (19,5%), металлов и изделий из них – на 10,8% (7,3%), в то время как по текстилю, текстильным изделиям и обуви показатель увеличился на 27,6% (7,1%).

Объем импорта Республики Казахстан составил 74,5% к уровню соответствующего периода 2015 года. Динамику показателя определило сокращение импорта машин, оборудования и транспортных средств на 28,4% (43,3% общего объема импорта Республики Казахстан из третьих стран), продукции химической промышленности – на 22,5% (15,8%), металлов и изделий из них – на 18,4% (13,7%), продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья – на 15,2% (10,9%) [42].

Импорт Кыргызской Республики увеличился на 19% по отношению к январю – сентябрю 2015 года. Закупки текстиля, текстильных изделий и обуви выросли в 2,7 раза (33,8% общего объема импорта Кыргызской Республики из третьих стран). Отмечено снижение стоимостного объема поставок продукции химической промышленности на 17,4% (13,2%), продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья – на 30,4% (6,6%), металлов и изделий из них – на 34% (5,2%).

Объем импорта Российской Федерации снизился на 2,8%. Динамику показателя определило сокращение поставок продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья, стоимостной объем которых сократился на 10,5% (12,3% общего объема импорта Российской Федерации из третьих стран), текстиля и текстильных изделий и обуви – на 3,9% (6,4%), металлов и изделий из них – на 9% (5,9%) [42].

По сравнению с январем – сентябрем 2015 года величина положительного сальдо уменьшилась по Республике Беларусь с 2,6 до 0,7 млрд. долл., по Республике Казахстан – с 17 до 12,4 млрд. долл., по Российской Федерации – со 116,2 до 63,9 млрд. долл. По Республике Армения величина отрицательного сальдо внешней торговли с третьими странами сократилась с 0,7 до 0,5 млрд. долл., по Кыргызской Республике величина отрицательного сальдо увеличилась с 0,8 до 1 млрд. долл.

Данные об экспорте и импорте в целом по ЕАЭС по группам товаров в зависимости от их назначения (инвестиционные, промежуточные, потребительские) представлены в таблице 5.

Основная доля экспорта государств – членов ЕАЭС (85,5%) приходится на промежуточные товары, из которых энергетические товары занимают 59,1%, прочие промежуточные товары – 26,4% [42].



Таблица 5 - Данные об экспорте и импорте в целом по ЕАЭС по группам товаров в зависимости от их назначения (инвестиционные, промежуточные, потребительские)

	Экспорт			Импорт		
	млн. долл. США	в % к итогу	В % к январю-сентябрю 2015 г.	млн. долл. США	в % к итогу	В % к январю - сентябрю 2015 г.
Всего	218 542,2	100,0	76,5	143 211,4	100,0	94,7
из них:						
Инвестиционные товары	5473,7	2,5	100,4	31075,3	21,7	95,0
Промежуточные товары в том числе:	186 895,7	85,5	73,1	60 634,0	42,3	94,1
энергетические товары	129 259,0	59,1	68,7	399,2	0,2	53,8
прочие промежуточные товары	57 636,7	26,4	85,3	60 234,8	42,1	94,5
Потребительские товары в том числе:	7 414,2	3,4	112,7	46 040,6	32Д	91,9
продовольственные товары	4479,6	2,1	108,6	12 339,5	8,6	85,2
непродовольственные товары	2 934,6	1,3	119,5	33 701,1	23,5	94,5

В импорте государств – членов ЕАЭС преобладают промежуточные (42,3% общего объема импорта) и потребительские (32,1%) товары. Доля инвестиционных товаров составляет 21,7%.

Распределение объемов внешней торговли государств – членов ЕАЭС по группам стран за январь – сентябрь 2016 года характеризует рисунок 2.2.

Основным покупателем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров выступает Европейский союз (50,5% совокупного экспорта). Среди стран Европейского союза наиболее существенны поставки товаров в Нидерланды (11,1%), Германию (7,2%), Италию (6,2%), Польшу (3,4%). В страны АТЭС продано 24,1% экспортируемых товаров, из них в Китай - 10,5%, Южную Корею – 3,5%, Японию – 3,3%. Странам СНГ реализовано 5,7% экспортированных товаров, из них Украине – 3,2%. Экспортные поставки в Турцию составили 4,8% общего объема экспорта государств – членов ЕАЭС [43].

Импортные закупки сосредоточены в странах АТЭС (42,1% совокупного импорта товаров) и Европейского союза (41%). Среди стран АТЭС наибольшие объ-

емы приходится на Китай (22,6%), Соединенные Штаты (6,4%), Японию (3,8%), Южную Корею (2,8%). Из стран Европейского союза значимы поставки из Германии (11,2%), Франции (4,9%), Италии (4,7%). В странах СНГ приобретено 4,2% товаров, из них в Украине 2,7%. На долю Турции приходится 1,8% совокупного импорта государств – членов ЕАЭС.

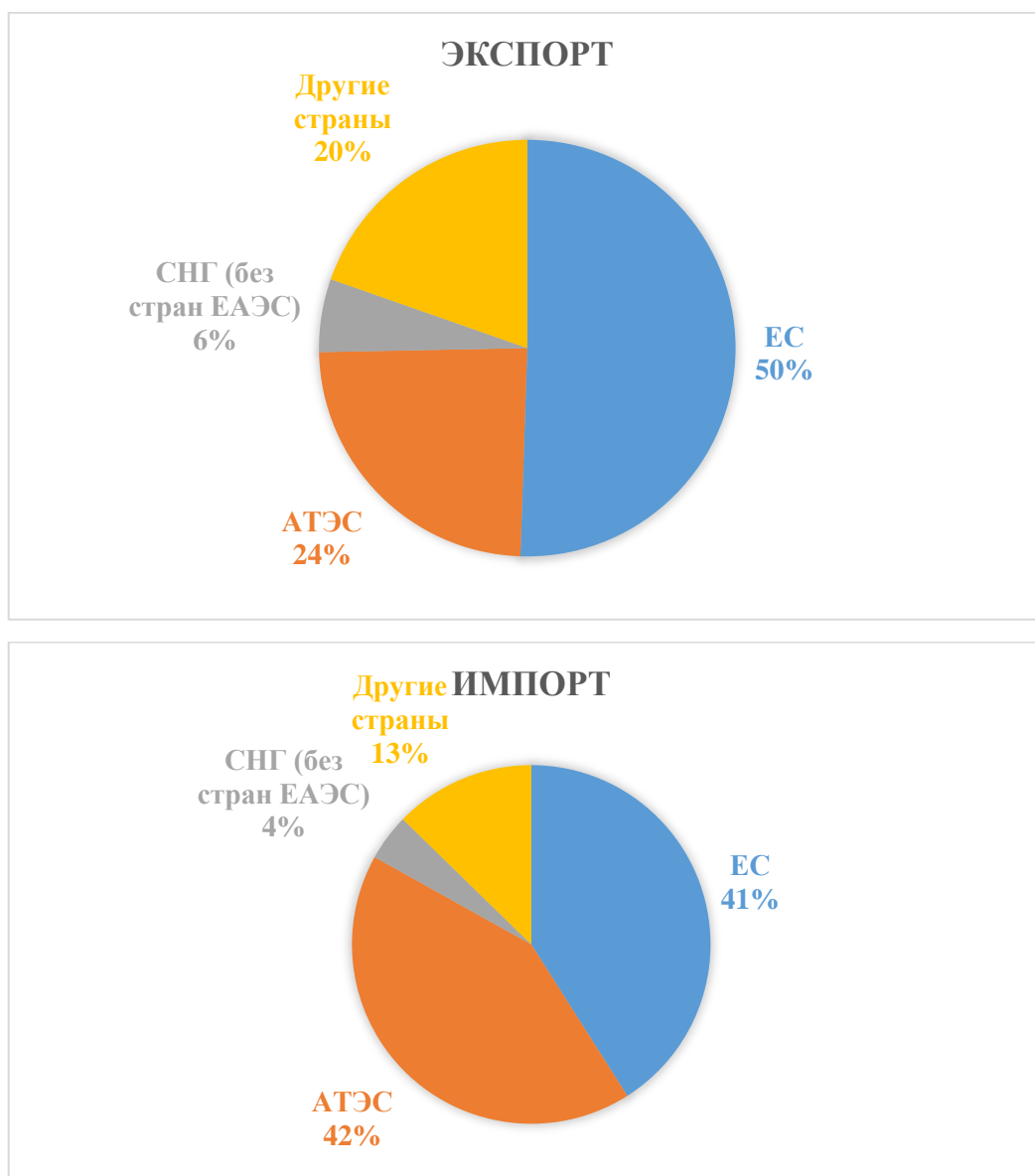


Рисунок 2.2 - Распределение объемов внешней торговли государств –членов ЕАЭС по группам стран за январь – сентябрь 2016 года, %

Распределение по видам транспорта физических объемов экспорта и импорта товаров (без учета данных по конфиденциальным товарам) во внешней торговле государств – членов ЕАЭС с третьими странами за январь – сентябрь 2016 года представлено на рисунке 2.3 [42].

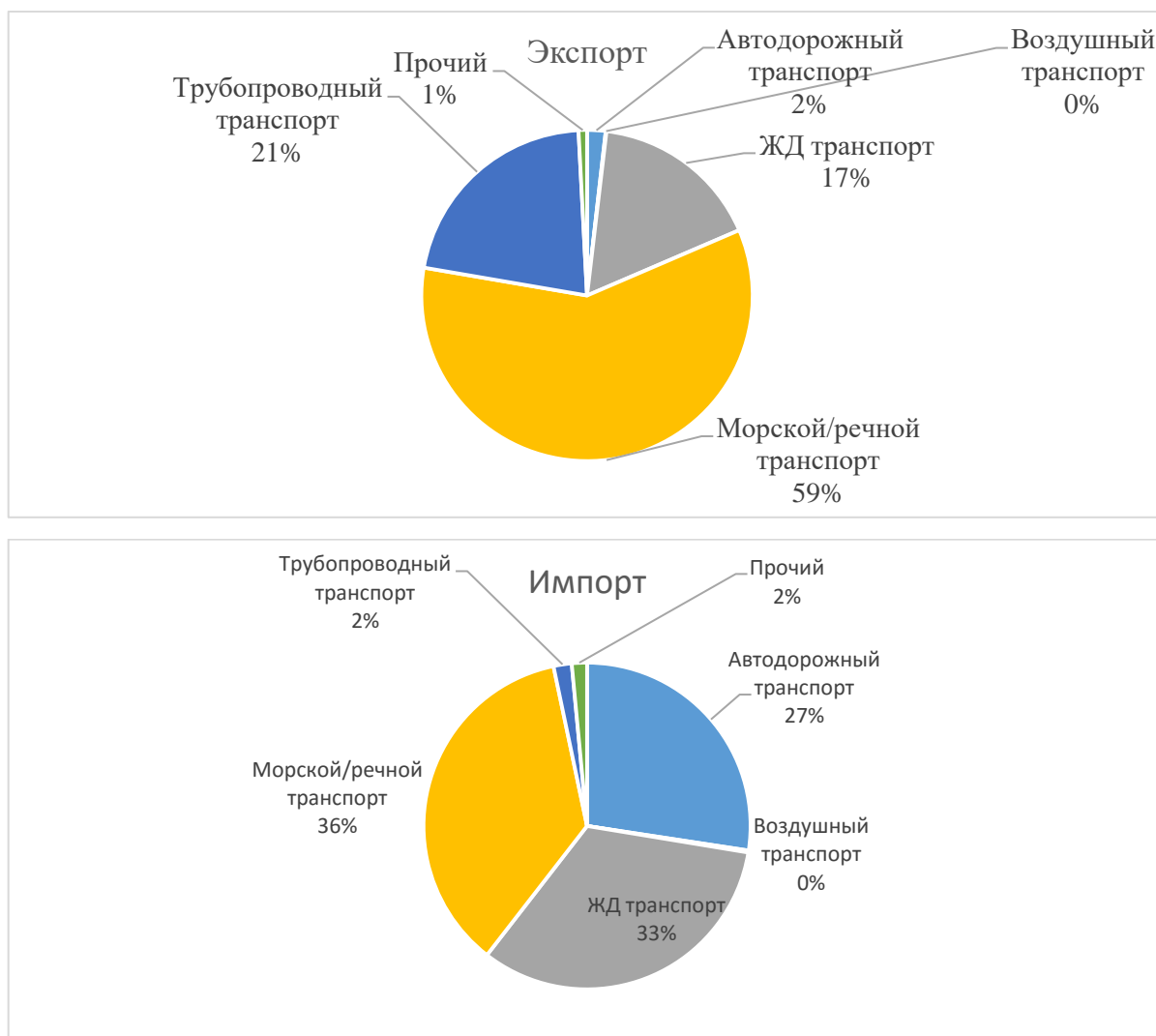


Рисунок 2.3 - Распределение по видам транспорта физических объемов экспорта и импорта товаров (без учета данных по конфиденциальным товарам) во внешней торговле государств – членов ЕАЭС с третьими странами за январь – сентябрь 2016 года, %

Основной объем экспортируемых государствами – членами ЕАЭС товаров перевозится морским/речным (59,2% физического объема экспорта), трубопроводным (21,5%) и железнодорожным (16,7%) транспортом.

Импорт товаров осуществляется преимущественно морским/речным (36,2% физического объема импорта), железнодорожным (32,9%) и автодорожным (27,4%) транспортом.

В современных условиях интеграционное объединение не может существовать без соответствующей развитой инфраструктуры, ЕАЭС в этом случае не является исключением.

Другое дело, что благодаря определенным положительным историческим факторам, как-то: существование в рамках единого государства СССР, в последующем произошедшие изменения, связанные с созданием Таможенного союза, - отдельные элементы инфраструктуры уже существуют.

Это и производственная инфраструктура, и отдельные элементы социальной инфраструктуры. В целом же, говоря об инфраструктуре, стоит выделить основные ее виды, развитие которых послужит дальнейшему формированию и развитию интеграционного объединения [50].

К ним можно отнести транспортную, финансовую, производственную инфраструктуру, в частности энергоснабжение, складское хозяйство, информационную, или цифровую, инфраструктуру и т.д. Особое место занимает транспортная инфраструктура, которая является традиционным видом инфраструктуры.

Внешняя торговля невозможна без развития транспортных путей, перевозка товаров должна всегда быть обеспечена либо морским транспортом, либо автомобильным, железнодорожным и т.д. При этом развитие самого транспорта требует и развития возможностей для «хождения» этого транспорта: железнодорожный - сети железных дорог, воздушный - аэропорты, автомобильный - дороги и т.д. Чем более развита данная структура, тем возможны большие объемы внешней торговли, тем ниже затраты, а, следовательно, и цена товара [61]. И в этом случае даже более высокая пошлина приведет к большей конкурентоспособности, а соответственно, беспошлинная торговля будет способствовать снижению цен и увеличению дохода с оборота.

Поэтому одной из главных задач, стоящих при создании зон внешней торговли, таможенных союзов и интеграционных группировок, является обеспечение и развитие транспортной составляющей, как основы основ развития внешней торговли [1]. ЕАЭС в этом случае не исключение.

Рассмотрим состояние таможенной и околотаможенной инфраструктуры стран-членов ЕАЭС.

Пункты пропуска через внешнюю границу ЕАЭС классифицируются по виду международного сообщения на:

- 1) автомобильные (автодорожные);
- 2) железнодорожные;
- 3) морские;
- 4) речные (озерные);
- 5) воздушные;
- 6) пешеходные;
- 7) смешанные.

Прибытие товаров на таможенную территорию государств-членов ЕАЭС и убытие товаров с таможенной территории государств-членов ЕАЭС осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза. Распределение пунктов пропуска по территории государств-членов ЕАЭС представлено на рисунке 2.4 [61].

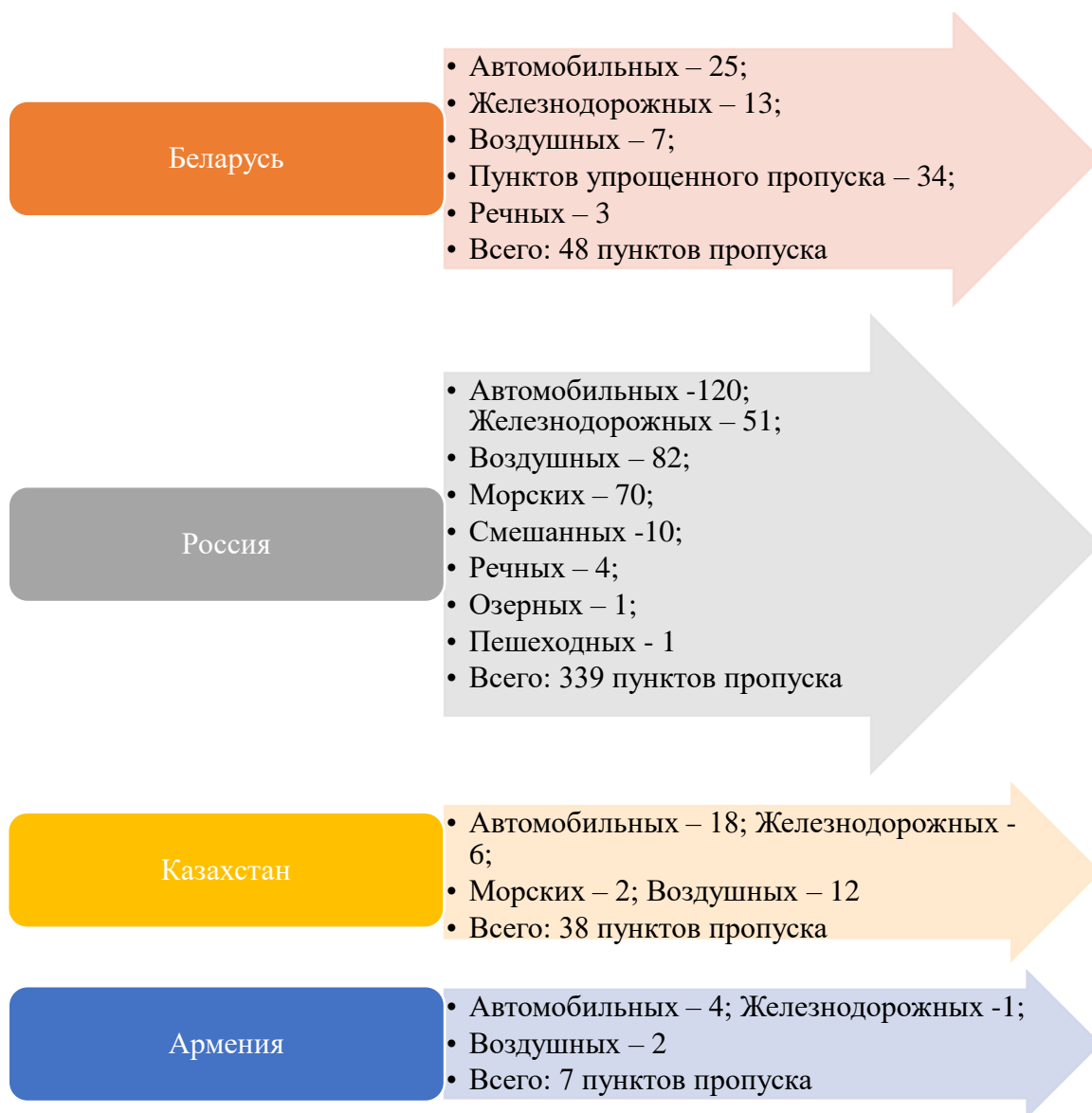


Рисунок - 2.4 Распределение пунктов пропуска по территории государств-членов ЕАЭС

Всего на территории государств-членов ЕАЭС на 01.01.2016 года располагается 432 пункта пропуска.

С учетом протяженности таможенной границы стран ЕАЭС, среднее расстояние между объектами таможенной инфраструктуры на внешней границе стран составляет [21].

- среднее расстояние между пунктами пропуска Республики Беларусь – 48 км;

- среднее расстояние между пунктами пропуска Республики Казахстан – 193 км;

- среднее расстояние между пунктами пропуска Российской Федерации – 162 км;

- среднее расстояние между пунктами пропуска Республики Армения – 179 км.

Общая протяженность таможенной границы государств-членов ЕАЭС составляет 65782,14 км, из них приходится (рисунок 2.5):

- на таможенную границу Республики Армения – 1254,0 км (1,9%);
- на таможенную границу Республики Беларусь - 2334,3 км (3,55%);
- на таможенную границу Республики Казахстан - 7350,69 км (11,17%);
- на таможенную границу Российской Федерации - 54843,15 км (83,37%).

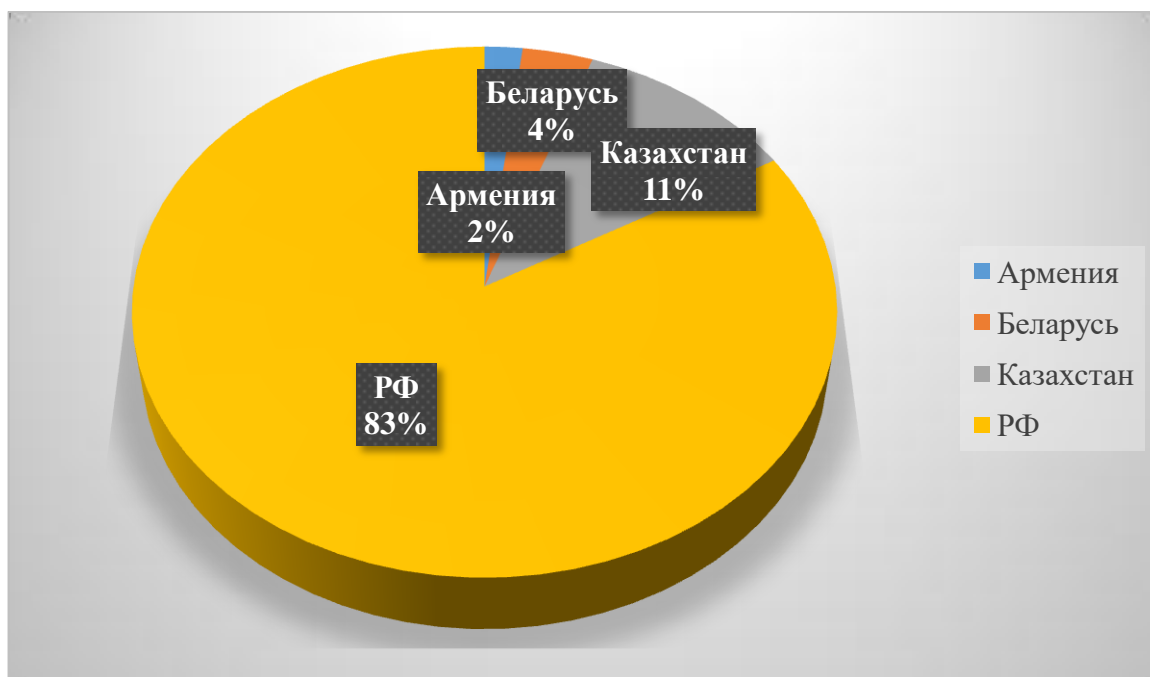


Рисунок 2.5 -Общая протяженность таможенной границы государств-членов ЕАЭС

Динамика изменения количества пунктов пропуска незначительна: у Республики Беларусь, Республики Армения изменений не было, у Российской Федерации и Республики Казахстан изменения произошли после отмены таможенного контроля между государствами.

С учетом развитой инфраструктуры морских портов Российской Федерации максимальная доля грузооборота приходится на морские пункты пропуска (556,17 млн.тонн), это в 4 раза больше, чем доля грузооборота через железнодорожные пункты пропуска (131 млн.тонн) и в 6 раз больше, чем доля грузооборота через автомобильные пункты пропуска (86,5 млн.тонн). На перевозки товаров через воздушные пункты пропуска РФ приходится 3,5 млн.тонн[26].

На территории государств-членов ЕАЭС на 01.01.2015 года зарегистрировано [38]:

- 1011 владельцев складов временного хранения;
- 240 владельца таможенных складов;
- 50 владельцев свободных складов (Республика Казахстан),

При этом на 01.01.2014 года их количество составляло:

- 1018 владельцев складов временного хранения;
- 253 владельца таможенных складов;
- 56 владельцев свободных складов (Республика Казахстан).

Общая площадь складского хозяйства в трех странах составила 12 млн. 222 тыс. кв. м., при этом у Республики Беларусь – 2 241 406 кв.м., Республики Казахстан – 4 372980 кв.м., Российской Федерации – 5 608146 кв.м [38].

Средняя площадь одного склада, расположенного на территории Республики Беларусь, составила около 12 тыс.кв. м., у Республики Казахстан более 17 тыс.кв.м., Российской Федерации – около 7 тыс.кв.м.

На территории мест временного хранения товаров в соответствии с национальными законодательствами государств-членов ЕАЭС возможно размещение подразделений таможенных органов. В странах ЕАЭС наблюдается устойчивый рост числа таможенных органов, размещенных на СВХ.

В Республике Беларусь на территории 47СВХ товаров располагаются подразделения таможенных органов, что составляет около 50% от общего количества СВХ (в 2013 году данный показатель составлял 27%).



В Республике Казахстан на территории мест временного хранения товаров расположено 51 подразделение таможенных органов, что составляет 25% от общего количества складов.

В Российской Федерации на территории 227 СВХ располагаются подразделения таможенных органов, что составляет 31 % от общего количества СВХ (в 2013 году данный показатель составлял 33%) [21].

В целом на территории трех государств-членов ЕАЭС наблюдается положительная тенденция роста площадей мест временного хранения товаров (на 3 % по сравнению с 2013 годом).

В Республике Беларусь в течение года площадь мест временного хранения возросла на 8%, в Российской Федерации – на 49%, только в Республике Казахстан в течение года было замечено снижение площадей складов на 37%. При этом у Республики Казахстан сохраняется почти трехкратное превышение средней площади одного СВХ по сравнению с Российской Федерацией и, почти двухкратное – по сравнению с Республикой Беларусь.

На территории государств-членов ЕАЭС на 01.01.2015 года зарегистрировано:

- 1011 владельцев складов временного хранения;
- 240 владельца таможенных складов;
- 50 владельцев свободных складов (Республика Казахстан),

При этом на 01.01.2014 года их количество составляло:

- 1018 владельцев складов временного хранения;
- 253 владельца таможенных складов;
- 56 владельцев свободных складов (Республика Казахстан).

Следующим шагом будет рассмотрение транспортной инфраструктуры каждой страны-участницы ЕАЭС.

По качеству развития транспортной инфраструктуры в международном рейтинге Всемирного экономического форума Россия занимает 35 место из 140 стран [42].

В том числе по уровню развития дорожной инфраструктуры 123-е место, железнодорожной инфраструктуры – 24-е место, качеству портовой инфраструктуры – 75-е место, инфраструктуры воздушного транспорта – 77-е место. За 2015 г. существенных изменений в данных рейтингах не произошло.

Согласно другому комплексному показателю – субиндексу Инфраструктура Индекса эффективности логистики (LogisticsPerformanceIndex – LPI) Всемирного банка, который формируется на основе опросов профессиональных участников отрасли, качество инфраструктуры в России после продолжительного роста в последний период наблюдения несколько снизилось, что обеспечило в итоге стране в международном рейтинге по данному субиндексу 94-е место из 160 стран, вошедших в рейтинг (рисунок 2.6) [42].

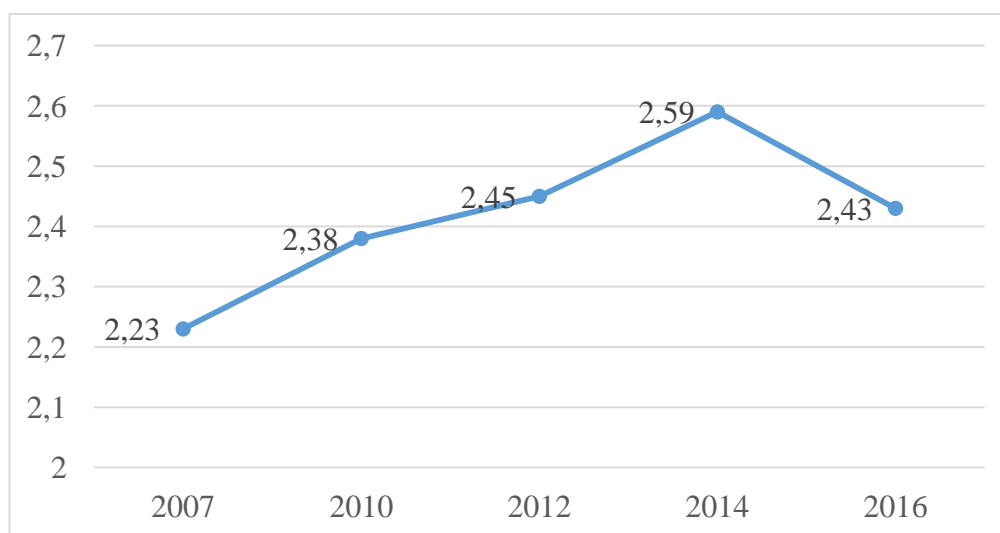


Рисунок 2.6 - Динамика субиндекса Инфраструктура Индекса эффективности логистики (LPI) Всемирного банка (от 1 до 5, где 5 – наивысшая оценка)

В 2015 г. сохранялась положительная динамика развития дорожного хозяйства, однако на долгосрочном горизонте (нарастающим итогом с 2011 г.) темпы развития несколько ниже ожидаемых, что связано с сокращением расходов инвестиционного характера. К положительной динамике следует отнести увеличение на 5,3 тыс. км до 63,6% от общей протяженности дорог доли дорог федерального

значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. Аналогичный показатель для региональных или муниципальных дорог составил 38,8% [42].

За 2015 г. построено и реконструировано 422,8 км автодорог федерального значения (план – 407,7 км), в т.ч. скоростных автомобильных дорог ГК «Автодор» – 53,7 км (на автомобильной дороге М-4 «Дон» в Краснодарском крае участок протяженностью 50,1 км и участок на М-1 «Беларусь» протяженностью 3,6 км). На начало 2016 г. на автомобильных дорогах ГК «Автодор» в платном режиме функционируют 11 участков, общая протяженность которых составляет 526,2 км.

На автомобильных дорогах регионального, межмуниципального и местного значения с софинансированием за счет трансфертов из федерального бюджета было построено и реконструировано 2 797 км дорог, в т.ч.: – завершено строительство первой очереди четвертого моста через р. Енисей длиной 1,3 км в г. Красноярске, мостового перехода через судоходный канал в г. Балаково Саратовской области протяженностью 3,6 км с мостом длиной 1,0 км; – открыто рабочее движение по автомобильной дороге Калининград – Мамоново II (пос. Новоселово) – граница Республики Польша протяженностью 13,3 км в Калининградской области [10].

Завершены крупные дорожные объекты на территории Московского транспортного узла, в т.ч. 1-ый этап строительства обхода населенного пункта Тарасовка на автодороге «Холмогоры» и строительство путепровода на пересечении Московского малого кольца и Киевского направления Московской железной дороги.

В рамках развития Санкт-Петербургского транспортного узла завершено строительство подъезда к морскому порту «Усть-Луга», введены в эксплуатацию участки автомобильной дороги «Сортавала» протяженностью 45 км. На территории Дальневосточного федерального округа введены в эксплуатацию участки федеральных автомобильных дорог «Лена», «Колыма», «Уссури», «Виллой» общей протяженностью 78,7 км.

В 2015 г. приняты в эксплуатацию после ремонта 26 мостовых сооружений общей протяженностью 3 388,17 п.м. К положительным результатам 2015 г. можно отнести прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Прирост нарастающим итогом с 2011 г. составил 1846 ед., что выше плановых значений, заложенных в транспортную стратегию. Среди качественных показателей развития дорожной инфраструктуры наблюдается улучшение показателей безопасности дорожного движения. Количество дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, за 2015 г. снизилось на 6,6%. Улучшение показателя связано в том числе со строительством федеральной и региональной дорожной сети в соответствии с современными нормами безопасности, а также внедрением современных технологий (Система «ЭРА-ГЛОНАСС») [2].

Инфраструктура ГЛОНАСС по итогам 2015 г. охватывает территорию 83 субъектов Российской Федерации.

В течение 2015 г. продолжена работа по содействию интеграции российского транспортного комплекса в глобальную транспортную систему и созданию интегрированной транспортной сети в Евразии на основе развития многостороннего и двустороннего сотрудничества.

Получило интеграционное транспортное взаимодействие на пространстве СНГ за счет работы по совершенствованию нормативно-правовой базы в области транспорта СНГ, Таможенного союза и Единого экономического пространства, а также Союзного государства России и Белоруссии [3].

Ратифицировано соглашение между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, что позволит сформировать сеть маршрутов, открываемых для международного автомобильного сообщения, в т.ч. международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай», соединяющий порты

Желтого моря с портами Ленинградской области через территории Китайской Народной Республики, Республики Казахстан и Российской Федерации. В рамках повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров и обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры в 2015 г. завершено строительство объекта «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра», интегрированного в международный транспортный коридор «Запад – Восток» и международный автомобильный маршрут «Европа – Западный Китай».

На железнодорожном транспорте в 2015 г. был осуществлен капитальный ремонт и реконструкция 4 962 км железнодорожных путей общего пользования. Введено в эксплуатацию 175,3 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий, в т.ч. [42]:

- 59,6 км дополнительных главных путей на участках Предленский – Чудничный, Чудничный – Звездная, Кун – Пони железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской железнодорожной магистрали;

- на участке Москва – Крюково введено 17,1 км дополнительных главных путей;

- построено 5,7 км железнодорожных линий станции Чульбас – Инаглинский угольный комплекс железных дорог Якутии (Республика Саха (Якутия), Нерюнгринский район;

- в рамках реконструкции участка Междуреченск – Тайшет введены в эксплуатацию новая линия Авда – Громадская протяженностью 3,4 км и 2,4 км дополнительных главных путей; – продолжаются работы по развитию участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская.

В направлении развития аэродромной/аэропортовой инфраструктуры гражданской авиации в 2015 г. был реализован ряд инфраструктурных проектов:

- реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту г. Волгограда;
- реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Уфа;
- реконструкция аэропорта Игарка;

– реконструкция аэродромных комплексов в городах Абакан, Архангельск, Минеральные Воды, Владикавказ и Махачкала.

На объектах проводятся мероприятия по их вводу; За счет внебюджетных источников были построены новые гражданские аэродромы: Бованенково, Талакан, а также арктический аэропорт в поселке Сабетта.

В 2015 г. была продолжена реализация ряда проектов по развитию морской и портовой инфраструктуры.

По направлению развития морской инфраструктуры Правительством Российской Федерации утвержден Комплексный проект развития Северного морского пути (№ 3529п-П9), который предусматривает меры по навигационно-гидрографическому обеспечению (включая обновление навигационных карт и пособий), аварийно-спасательному и гидрометеорологическому обеспечению плавания судов в акватории Северного морского пути (СМП), строительство новых ледокольных судов, развитие морских портов, разработку и строительство морской техники, систем и средств связи и навигации [42].

Работы по проекту «Развитие Мурманского транспортного узла» направлены на создание круглогодично действующего глубоководного морского хаба-центра по переработке контейнерных и нефтеналивных грузов, перевалке угля и генеральных грузов, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг».

По итогам 2015 г. по результатам работ по данному направлению можно отметить рост на 45,4% до 5,43 млн. т объема перевозок по Северному морскому пути (СМП).

Вырос до 39% уровень технической оснащенности трасс СМП. В целях организации транспортного сообщения с Крымским федеральным округом в апреле 2015 г. завершены работы по обустройству и содержанию Керченской паромной переправы и выполнено обустройство прилегающей территории в портах Керчь (терминал Крым) и Кавказ.

Также в 2015 г. была продолжена реализация проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» [42].

Проект выполняется в 2 этапа. На 1-м этапе – ввод в эксплуатацию железнодорожной и автодорожной составляющих проекта для обеспечения транспортных подходов к переходу через Керченский пролив.

На 2-м этапе запланировано создание нового глубоководного сухогрузного морского порта Тамань на Таманском полуострове, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг». Продолжены строительные работы по проекту «Развитие транспортного узла Восточный-Находка». Целью реализации проекта является создание на базе порта Восточный комплексов по перевалке угля и железорудного сырья, включая строительство новых и развитие существующих объектов железнодорожной инфраструктуры на подходах к порту.

Было завершено строительство первой очереди работ по объекту «Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала», подходной канал к многофункциональному морскому перегрузочному комплексу «Бронка».

Закончен третий этап реконструкции навигационной системы безопасности мореплавания на внешних морских подходах к морскому порту Усть-Луга в рамках проекта «Формирование акватории южной и северной частей морского порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область».

По направлению развития портовой инфраструктуры в 2015 г. выполнялись работы, которые позволили увеличить производственную мощность российских портов на 23,1 млн. т до 966 млн. т в год [42].

Так, в Санкт-Петербурге была введена в эксплуатацию 1-я очередь морского многофункционального перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка» (8,08 млн т).

В морском порту Мурманска введен в эксплуатацию объект по проекту «Временный рейдовый перегрузочный комплекс» (ВРПК) (15 млн. т). Было продолже-

но строительство морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе.

Таким образом, можно сделать вывод о развитии транспортной инфраструктуры России:

1. Основными факторами, оказавшими влияние на развитие рынка транспортной инфраструктуры в 2015 г., стали негативные макроэкономические изменения и повышение геополитических рисков, что привело к пересмотру объемов государственного финансирования и изменению динамики внутреннего и внешнего спроса на транспортные услуги;

2. В денежном выражении в 2015 г. рынок инфраструктуры следовал динамике предыдущих периодов и сократился, по оценкам отраслевых участников, на 4,7% до 594,5 млрд. руб. На этом фоне положительные изменения продемонстрировал сегмент портовой инфраструктуры, доля которого в общей структуре рынка инфраструктуры выросла более чем в 2 раза;

3. В части развития автодорожного хозяйства в 2015 г. в натуральном выражении сохранилась положительная динамика, однако на долгосрочном горизонте (нарастающим итогом) темпы строительства и реконструкции автомобильных дорог оказались ниже заложенных в отраслевую стратегию целевых показателей, что связано с фактором сокращения расходов инвестиционного характера;

4. На железнодорожном транспорте в 2015 г. осуществлялся капитальный ремонт и реконструкция железнодорожных путей общего пользования, ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. Продолжились работы по модернизации и обновлению вагонного парка. Как результат, удалось улучшить качественные показатели развития железнодорожного транспорта. В целом сегмент находился под негативным влиянием сокращения объемов производства в строительном секторе, внешней торговли, сжатия платежеспособного спроса населения. В качестве положительной тенденции стоит отметить сохранение государственной поддержки отрасли;



5. В направлении развития аэродромной инфраструктуры гражданской авиации был реализован ряд инфраструктурных проектов, а также частично обновлен парк воздушных судов. Ввиду геополитических факторов (Украина, Египет, Турция), а также ослабления курса национальной валюты в структуре авиаперевозок сократилась доля международных направлений. В то же время внутренний рынок продемонстрировал положительную динамику, что в значительной мере обусловлено мерами государственной поддержки развития региональных авиаперевозок;

6. Положительная динамика развития портовой инфраструктуры в 2015 г. обеспечена реализацией проектов по развитию морской инфраструктуры (Северный морской путь, организация транспортного сообщения с Крымским федеральным округом и др.), а также выполнением работ по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Динамика большинства ключевых игроков транспортной инфраструктуры следовала негативной тенденции: ухудшение, как операционных, так и финансовых показателей;

7. Основными направлениями государственной поддержки инфраструктурного строительства в 2015 г. стали межбюджетные трансферты в рамках государственных программ. Также осуществлялась государственная поддержка перевозчиков (субсидирование, налоговые преференции, компенсация потерь в доходах).

Дорожное хозяйство Беларуси представляет собой близкую к оптимальной разветвленную сеть автомобильных дорог, позволяющую обеспечивать непрерывную круглогодичную связь практически совсеми населенными пунктами.

Протяженность сети дорог общего пользования на 1 января 2015 года составляла 86491 км. Основную роль играют дороги республиканского значения протяженностью 15636 км, по которым перевозится более 70 % всех грузов. Местные дороги составляют 70855 км, ведомственные (сельскохозяйственные, промышленных предприятий, лесные и др.) около 200 тыс. км [20].

В последние годы, в связи с постоянным снижением обеспеченности дорожных работ финансовыми ресурсами, отдается приоритет поддержанию только отдельных потребительских свойств дорог: отсутствие ямочности, обеспечение сце-

пления колес с дорогой, разметка проезжей части, установка дорожных знаков и барьерных ограждений, оборудование площадок отдыха и автопавильонов.

Результаты диагностики состояния дорог показывают, что только 5208 км республиканских дорог или 32,5 % их протяженности соответствуют нормам, отсутствует требуемая ровность покрытия на 4 614 км или 30 %, а протяженность участков дорог с недостаточной прочностью и значительными дефектами дорожной одежды составила 3240 км или 21 %.

Только 1385 км республиканских дорог способны пропускать нагрузки в 11,5 тонн на ось, 12933 км – 10 тонн, а 1318 км могут выдерживать нагрузки не более 6 тонн на одиночную ось. Одной из причин, вызывающих преждевременное разрушение существующих дорожных покрытий, является движение по дорогам республики транспортных средств с осевыми нагрузками более 10 тонн.

Их проезд приводит к образованию остаточных деформаций в основаниях и в земляном полотне, что является причиной ухудшения продольной и поперечной ровности, уменьшения прочности, а в совокупности с погодно - климатическими факторами ведет к разрушению слоев покрытий (ямочность, колеиность, трещины, просадки и др.).

При некачественном содержании республиканских дорог снижается их несущая способность и сокращается срок службы. Главными причинами этого являются: воздействие на дорожные одежды сверхдопустимых для них нагрузок от проезда транспортных средств и крайне малые объемы ремонтов из-за недостаточного финансирования. Создавшаяся ситуация усугубляется также постоянным ростом нагрузок на дорожные покрытия, что обусловлено быстрым ростом в стране числа транспортных средств. Действующая сеть автомобильных дорог по своим прочностным параметрам не способна выдержать ежегодно увеличивающиеся нагрузки, что требует упорядочения движения тяжеловесных транспортных средств и безусловное соблюдение перевозчиками нормативных нагрузок [9].

В целях обеспечения сохранности дорог, как вынужденная мера, применяется сезонное ограничение движения транспорта по дорогам в весенний и летний пе-

риоды. Особое разрушающее воздействие на автомобильные дороги и мосты оказывает применение автомобильными перевозчиками трехосных полуприцепов с односкатными колесами, имеющих расчетную нагрузку на тележку свыше 21 тонны, что приводит к разрушению дорожных покрытий и сооружений, образованию колеиности.

Недостаточная ровность покрытия, которая на большей части дорог оценивается как удовлетворительная, приводит к удорожанию перевозок до 30-40%. При таком технически- эксплуатационном состоянии дорожной сети горючего расходуется почти 1,5 раза больше, а срок службы автомобиля сокращается на треть [11].

Белорусская железная дорога – это современная, хорошо развитая транспортная система протяженностью 5,5 тыс. км, из них менее тысячи электрифицированы, что составляет порядка 16 процентов. В то же время именно на этих электрифицированных участках выполняется 25 процентов грузооборота и 30 – пассажирооборота.

За последнее десятилетие на территории Беларуси сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. Это, в первую очередь, перевозки российских и казахстанских внешнеторговых грузов через такие порты Балтийского моря, как Калининград (Россия), Вентспилс (Латвия) и Клайпеда (Литва). Для обеспечения всего комплекса транспортных услуг дорога располагает на пограничных переходах необходимой инфраструктурой, способной переработать всю номенклатуру перевозимых грузов.

По данным ФГУП «НЦКТП» в развитие инфраструктуры транспортных маршрутов до 2020 года планируется инвестировать около \$96 млрд. Из них более 68 % пойдет на улучшение автодорог, около 30 % – на развитие железных дорог и 2 % на усовершенствование логистических центров[9].

К 2020 году планируется завершить формирование транспортных маршрутов Единого транспортного пространства.

Социально-экономические результаты развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог заключаются в:

- более полном и качественном удовлетворении спроса на перевозки в международном сообщении;
- совместном использовании и скоординированном развитии транспортной инфраструктуры в рамках Единого транспортного пространства;
- обеспечении беспрепятственного перемещения транспортных средств, грузов и пассажиров, услуг через национальные границы;
- создании условий для быстрого комплексного обслуживания грузопотоков в местах пересечения границ и в международных логистических центрах;
- привлечении на транспортные коммуникации перевозок международных транзитных грузов третьих стран сообщением Европа – Азия – Европа в направлениях север – юг, запад – восток [42].

Организации внутреннего водного транспорта осуществляют перевозку грузов по рекам Республики Беларусь и в международном сообщении по реке Днепр в черноморские порты, проектирование, строительство и ремонт судов класса «Р» и «О», обслуживание водных путей, добычу нерудных строительных материалов.

Основными грузами, перевозимых белорусским речным флотом, являются песок и песчано-гравийная смесь, щебень и каменный отсев, лесоматериалы, калийные удобрения, гранулированные шлаки, негабаритные и тяжеловесные грузы.

Перевозкой и перевалкой грузов занимаются 10 портов, расположенных в городах Брест, Пинск, Микашевичи, Мозырь, Речица, Гомель, Могилев, Бобруйск, Витебск, Гродно. Порты Мозырь, Бобруйск и Гомель имеют железнодорожные подъездные пути. Общий грузооборот портов составляет 15 млн. тонн[25].

Внутренние водные пути Беларуси, в том числе Днепро-Бугский канал, входят в состав магистрального водного пути Е-40 от Гданьска через Пинск до Херсона. Являясь частью воднотранспортного соединения Днепр-Висла-Одер, в перспективе они могут служить целям развития международной торговли между Востоком и Западом.

Для организации судоходства на этом направлении прорабатывается вопрос восстановления водных путей между р. Муховец и р. Висла, что позволит наладить интенсивный грузопоток из Черноморских портов по Днепру, Припяти, Днепро-Бугскому каналу с дальнейшим выходом в Висло-Одерскую воднотранспортную систему и Балтийское море.

В рамках этого проекта в настоящее время ведется реконструкция Днепро-Бугского канала. Республика Беларусь, являясь внутриконтинентальным государством, не имеет выхода к морю. Поэтому доставка экспортных грузов морским путём осуществляется через морские порты стран Балтии, Украины и Российской Федерации.

В системе водного транспорта работают белорусские транспортно-экспедиционные компании, осуществляющие перевозку грузов морским транспортом на арендованных и зафрахтованных судах.

Для Республики Казахстан формирование и организация эффективной работы такой экономической системы, как транспортный комплекс, имеет важнейшее стратегическое значение, как для расширения внутреннего рынка, так и для углубления внешнеторговых связей республики. Кроме того, географическое положение Казахстана обуславливает его большую связующую роль в развитии торговых взаимоотношений на Евразийском континенте. Республика входит в число стран, от которых напрямую зависит формирование новых транспортных направлений. Около 200 государственных и более 500 частных компаний функционируют в секторе транспортных перевозок. Около 80% частных компаний — это совместные предприятия с иностранным участием. В этой связи важно отметить, что уже сегодня Казахстан имеет достаточный потенциал, для того чтобы обеспечить себе серьезные позиции на рынке международных и транзитных перевозок. Исторически сложилось так, что наиболее развитыми видами транспорта в Казахстане являются железнодорожный и автомобильный. В целом на их долю приходится более 90% транзитных перевозок. Участие водного и воздушного транспорта в транзитных перевозках в настоящее время незначительно [42].

Треть железных дорог республики представляет собой двухлинейные и электрифицированные линии. В казахстанской железнодорожной системе задействовано 3000 локомотивов, более 90 000 товарных и 2300 пассажирских вагонов, 42 локомотивных депо и 2 завода по ремонту вагонов. Государственная железнодорожная компания «Казахстан Темир Жолы» является основным национальным оператором.

Железнодорожный комплекс Казахстана играет ведущую роль в обеспечении международных, в том числе и транзитных, перевозок. Республика располагает достаточно широкой сетью железных дорог. Железнодорожные линии связывают Казахстан с соседними странами: восемь — с Россией, одна — с Кыргызстаном, две — с Узбекистаном, одна — с Китаем.

Таким образом, казахстанские железные дороги, предоставляющие возможность товарным потокам иметь выход на международные рынки (через ст. Дружба — в Китай, Северную и Южную Корею; ст. Чингельды — в Узбекистан, Туркменистан и ст. Серахс — в Иран и к портам Персидского залива, далее через Турцию — на Черное море и Средиземноморье, через Россию — в страны Балтии, в Украину, на Кавказ, в Европу и к Тихому океану), уже сегодня представляют собой базу для реализации транзитного потенциала республики. Однако состояние их активов и внутриотраслевые проблемы не дают возможности эффективно его использовать. Сложившаяся ситуация привела к тому, что затраты на транзитные перевозки, при существующем низком техническом уровне железных дорог, не позволяют получать весомые прибавки к бюджету за счет доходов от транзита.

Вторым по значимости в Казахстане является автомобильный транспорт. Достаточно широкая внутренняя сеть автомобильных дорог, соединяющая все регионы республики, имеет и значительный транзитный потенциал. Из общей сети автомобильных дорог протяженностью в 86 000 километров почти 13 000 имеют международное значение и обеспечивают связь между азиатскими шоссейными дорогами и сетью европейских автодорог.

Сеть автомобильных дорог Казахстана обеспечивает транзитный пропуск автотранспорта по трем основным направлениям: Россия, страны Европы, Балтии; Китай, Япония, страны Юго-Восточной Азии; республики Центральной Азии и Закавказья, Иран, Турция. В Казахстане более 1,5 млн автомобилей, из них 80% находится в частном владении. Общая протяженность казахстанских автомагистралей составляет 87 400 километров, 93% которых заасфальтировано. Строительство и дальнейшее развитие автомагистралей, наряду с реконструкцией и строительством мостов, а также открытием центров обслуживания и мест отдыха вдоль автострад, являются привлекательными идеями для инвестиционных проектов [2].

Водный транспорт – это третий наиболее важный элемент казахстанской транспортной системы, в котором задействованы как государственные, так и частные компании. Протяженность водных маршрутов составляет около 6000 километров. Иртыш, главная судоходная река страны, которая обслуживает около 80% грузов, перевозимых речным транспортом. Повышение важности Каспийского моря как международной транспортной артерии, географическое положение казахстанских портов и большой потенциал нефтегазового сектора республики создают благоприятные условия для быстрого развития морской транспортной сети в Казахстане. Государственное предприятие «Актауский Торговый Морской Порт» было создано на базе основных портов города Актау. Его предполагаемая мощность по переработке грузов составляет 3,6 млн тонн в год. Сегодня порт обеспечивает связь с Ираном, Закавказьем и через речные каналы России — с Черным, Балтийским морями и Западной Европой.

Водный транспорт Казахстана представлен предприятиями речного и морского транспорта, осуществляющими перевозки грузов и пассажиров, переработку грузов в речных и морских портах. По объему грузооборота водный транспорт занимает третье место.

Поскольку Республика Казахстан — внутриконтинентальная страна, то в общем объеме ее перевозок участие морского транспорта составляет доли процента. Однако исследования потенциальных грузопотоков показывают, что к направле-

нию на страны Прикаспия, Персидского залива, Юго-Восточной Азии тяготеет от 20 до 40 млн тонн груза. В водном транспорте Казахстана основной транзитный грузопоток идет через порт [14].

Актау — важный ключевой пункт для смешанных железнодорожно-водных перевозок в Иран и Закавказье, а через систему рек и каналов — в европейские страны. Порт Актау обеспечивает экспортно-импортные связи Казахстана с Россией, Закавказьем (около 80%), Ираном, а через Иран — со странами Ближнего и Среднего Востока. С развитием экономических связей между прикаспийскими странами Казахстана, Закавказья, Средней Азии, Ирана и России увеличивается значение порта как основного узла транспортного коридора ТРАСЕКА.

Устойчивое паромное сообщение с портами Ноушахр, Астрахань и Баку, а также развитие контейнерного терминала в Актау в обозримой перспективе открывают обширные возможности для привлечения новых транзитных грузопотоков, которые движутся через Туркменистан между Юго-Восточной Азией, Китаем, Ираном, арабскими странами и Европой. Чтобы увеличить насыщенность новых линий, в Актау планируют переориентировать транспортные потоки с порта Туркменбаши (где в основном идет перевалка контейнерных, крупных негабаритных грузов, стройматериалов и ТНП) на северное направление, используя механизмы благоприятного тарифного режима при железнодорожной доставке и перевалке в казахстанском порту.

Росту грузопотока через Актау с юга, очевидно, будет способствовать также завершение строящейся в Узбекистане железнодорожной ветки Учкудук – Нукус, что позволит привлечь в казахстанский порт дополнительные грузы из республик Центральной Азии. Участие порта Актау в транзите этих транспортных потоков позволит полноценно задействовать транспортную инфраструктуру западных областей страны, где после распада Советского Союза значительно упала активность всех видов перевозок.

Что касается воздушного транспорта, то в Казахстане зарегистрировано более 50-ти авиакомпаний, из них более 2/3 частные. Развита сеть аэропортов, при кото-



рой половина аэропортов имеют национальный статус и десять – разрешение совершать международные рейсы. Казахстан заключил около 40 межправительственных соглашений по воздушной связи. Большинство грузовых рейсов направляются в Россию, ОАЭ, Турцию и Германию [42].

Над территорией Казахстана пролегают наиболее выгодные по протяженности маршруты между Европой и Юго-Восточной Азией. Республика Казахстан имеет 71 воздушную трассу со странами СНГ. Загруженность воздушных коридоров со странами СНГ неравномерна. Одним из самых загруженных является коридор на границе Республики Казахстан с Российской Федерацией в районе Уральска, где в сутки проходит до 70—74 воздушных судов. С другими странами СНГ загруженность воздушных коридоров составляет от 10 до 25 воздушных судов в сутки. Основной поток приходится на полеты из Европы в страны Юго-Восточной Азии и обратно. Транзитные воздушные маршруты Казахстана являются выгодными для иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты между Европой и Юго-Восточной Азией, так как позволяют значительно сократить протяженность маршрутов.

Открыты дополнительные воздушные коридоры на границе Казахстана и сопредельных государств (Китай, Азербайджан и Узбекистан). Общее количество воздушных коридоров, обеспечивающих международное транзитное и межгосударственное воздушное сообщение, увеличилось с 56 в 1998 году до 71 в 2000 году. Протяженность международных воздушных трасс составляет 45 000 километров. Это позволило получить дополнительно доходов на сумму более 3 млн долларов США.

С 1995 года Казахстан проводит модернизацию аэронавигационной системы. К настоящему времени введены в эксплуатацию современные радиолокаторы, системы навигации и два автоматизированных центра управления воздушного движения. Проводимая модернизация позволила осуществить переход на международные процедуры, что соответствует стратегии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по гармонизации национальных систем. Вместе с

тем возможности транзитных воздушных коридоров республики в настоящее время используются менее чем на 20%. В целом транзитный потенциал воздушного пространства страны, по данным экспертов, оценивается в 200 млн долларов США в год [42].

Транспортная система Армении характеризуется низкой логистической эффективностью. Большая часть инфраструктуры РА была создана во времена СССР с расчетом на то, что часть грузопотока будет проходить через восточную и западную границы Армении [42].

При сложившейся политической ситуации (экономическая и политическая блокада страны Азербайджаном и Турцией) все торговые коридоры государства сконцентрированы на Севере и Юге, вследствие чего, одна часть существующей транспортной инфраструктуры перегружена, в то время как другая практически не используется и постепенно выходит из строя.

Климатические особенности Армении (континентальный климат с сильными снегопадами и низкими температурами зимой) оказывают негативное влияние на функционирование транспортной системы Армении и повышают затраты на перевозку грузов внутри страны.

Кроме того, значительные транспортные издержки Армении объясняются высокой степенью износа существующей инфраструктуры. Согласно TheGlobalCompetitivenessIndex 2013-2014, по состоянию дорожной инфраструктуры Армения занимает 82 место (из 144 стран), по состоянию железнодорожной инфраструктуры – 69 место, по состоянию аэропортовой и аэродромной инфраструктуры – 66 место (с показателями 3,7, 2,6 и 4,5, соответственно, по шкале от 1 до 7) [42].

По показателям качества дорожной и железнодорожной инфраструктуры РА за последний год РА опустилась, соответственно, на 2 и 3 позиции. Показатель LPI (logisticsperformanceindex) также демонстрирует сравнительно низкий уровень развития транспортной инфраструктуры РА: в 2014 г. по уровню качества инфраструктуры РА среди стран АКФ превосходила лишь инфраструктуру КР, находясь

на одном уровне с инфраструктурой Казахстана и Таджикистана и значительно уступая среднему показателю по странам Европы и Центральной Азии (ЕСА).

После распада СССР Республика Армения получила относительно протяженную и разветвленную автодорожную сеть. Общая протяженность дорог общего пользования Армении на конец 2015 г. составила 7789 км. Из них 1732 км - дороги межгосударственного значения, 4040 км – дороги республиканского уровня, 2017 км – дороги местного значения.

Плотность автомобильных дорог на территории Республики Армения составила на конец 2015 г. 261,9 км на 1000 км<sup>2</sup> территории. Дорожная инфраструктура Республики Армения, несмотря на частично изолированный характер, является крайне значимой с точки зрения международных автоперевозок. По территории РА проходит три транспортные магистрали сети AsianHighways (АН 81, АН 82, АН 83), обеспечивающей связь большинства стран азиатского региона между собой и со странами ЕС.

Транспортные коридоры АН81 и АН82 («Север – Юг») потенциально имеют возможность наряду с магистралями сети, проходящими через Турцию, замкнуть на себе грузовые и пассажирские потоки по направлению Центральная Азия – Европа, так как, по сути, обеспечивают доступ с коридора АН1 в сторону черноморских портов Грузии.

Автомобильный транспорт является ключевым средством транспортировки грузов и пассажиров в Армении. С 2007 по 2013 г. в Армении наблюдалась тенденция увеличения доли автомобильных перевозок (с 57% в 2007 г. до 59% в 2013 г.), однако в 2014 г., за счет резкого сокращения внутренних автоперевозок, показатель снизился до 50,9%. В 2015 г. тренд на увеличение доли автомобильных перевозок возобновился: их доля достигла 56,6%). Дорожная инфраструктура в основном ориентирована на внутриреспубликанскую логистику: в 2015 г. ее доля составила 78,5%, доля экспортной логистики – 4,9%, импортной – 16,6%. Однако за последние годы значимость автомобильного транспорта для международной торговли РА возросла: в 2015 г. на автотранспорт приходилось 4,9% всего экспор-

тируемого и 15,6% импортируемого грузопотока, а в 2007 г. данные показатели составляли только 4,8% и 11,9%, соответственно [42].

Основной проблемой автодорожной сети Республики Армения является постоянное обветшание существующей инфраструктуры. При этом за последние годы бюджетные расходы на поддержание инфраструктуры в надлежащем состоянии не увеличивались, расходы на капитальный ремонт и строительство новых дорог сокращались.

На начало 2014 г. наиболее серьезные проблемы с состоянием автодорожной инфраструктуры наблюдались на региональном и местном уровнях: более 62% дорог данного типа требовали реконструкции и капитального ремонта. Скоростные магистрали республиканского и международного значения находились в лучшем состоянии: 10% требовали срочного капитального ремонта и реконструкции.

Средний показатель IRI3 для межгосударственных магистралей Республики Армения в 2015 г. составлял 4,9 м/км, что характеризует качество покрытия соответствующих магистралей как «среднее-низкое».

Аналогичный показатель для дорог республиканского значения составлял 8,6 м/км. Автодорожная сеть РА характеризуется высоким и постоянно растущим количеством дорожно-транспортных происшествий. С 2009 по 2015 г. количество ДТП в Армении выросло на 16% с 2002 до 2319 в год [42].

Реализация проектов по реконструкции автомобильных дорог в РА характеризуется высокой эффективностью: средневзвешенный показатель увеличения скорости движения на отдельных участках дороги после реализации проектов составляет 38,4%, снижение транспортных издержек на отдельных участках составляет от 20 до 50%.

Общая протяженность железных дорог составляет 707,4 км по состоянию на 2011 год. В настоящее время существует 69 действующих станций. Современная сеть железных дорог в рамках 30-летнего концессионного соглашения эксплуатируется ЗАО «ЮКЖД - Южно-Кавказская железная дорога» (дочерняя компания

ОАО «Российские железные дороги») и обеспечивает доступ к портам Черного моря (в основном в Батуми и Потти). Есть также планы по строительству новой железной дороги, которая соединит Армению и Иран.

По длине железнодорожных путей ЕАЭС занимает 2е место в мире с показателем 106,6 тыс. км. По протяженности автомобильных дорог ЕАЭС занимает 7-е место в мире - 1124,8 тыс. км. Конечно, еще со времен СССР транспортная инфраструктура уже была создана, однако прошедшее время наложило свой отпечаток и на содержание, и на устаревание данной инфраструктуры, инвестиции осуществлялись в меньшей степени, чем надо, что привело к устареванию и моральному и физическому ее износу [13].

Кроме того, увеличиваются на данный момент потоки, особенно, если учесть разворот внешней торговли на Восток и возрастающий объем торговли с Китаем, где страны ЕАЭС будут служить перевалочным, транзитным местом. Предполагается, что доля транзитных перевозок из Китая в Европейский союз через территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом увеличится более чем в 10 раз и составит к 2020 г. около 7 %. В этих условиях нужно серьезно задуматься не только об обновлении, но и о создании новых объектов инфраструктуры.

Кроме того, достаточно важным является и вопрос безопасности движения, регулирования доступа к данной инфраструктуре, взаимоотношений между перевозчиками стран, входящих в ЕАЭС. Так, для осуществления железнодорожных перевозок на территории России существует так называемый сертификат безопасности, без которого проезд по железной дороге не может быть реализован. В связи с этим для беспрепятственного доступа к железным дорогам перевозчиков из других стран они должны обладать подобным сертификатом. Здесь имеются свои трудности: необходимо унифицировать требования к безопасности, так как существуют определенные различия в государствах, кроме того, определить, кто и как будет их выдавать и будут ли действительны они на территории всех стран или будет необходимость в наличии 5 таких сертификатов.

В этом направлении уже проведена теоретическая работа, в частности, в Договоре о Евразийском экономическом союзе непосредственно указывается, что доступ перевозчиков стран ЕАЭС к услугам инфраструктуры в других государствах - членах союза осуществляется при наличии сертификата безопасности. В соответствии с Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. функция выдачи такого сертификата должна быть возложена на уполномоченный орган государств - членов ЕАЭС в порядке, установленном законодательством государства - члена союза, на территории которого расположена инфраструктура.

Еще одной проблемой в развитии транспортной инфраструктуры является создание единого логистического пространства, именно на это нацелено формирование железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). В соответствии с концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 г. доходы от использования инфраструктуры составят 1,6 млрд. долл., кумулятивный вклад в ВВП трех стран - 11,1 млрд. долл., появится более 43 тыс. новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн. контейнеров [27].

Существуют проблемы и с автомобильным транспортом, которые постепенно предполагается решать. Так, в области развития автомобильного транспорта государства-члены 1 января 2016 г. приняли программу поэтапной либерализации в сфере каботажных перевозок на период с 2016-го по 2025 г. Препятствием для интеграции транспортно-логистических систем и их динамического развития является также сохраняющаяся по требованию России разрешительная система международных перевозок по территории ЕАЭС, которая ограничивает возможности автоперевозчиков из Беларуси и Казахстана. Сдерживают транзитные возможности ЕАЭС бюрократическая несогласованность по МДМ, сопровождению грузов и т.п., а также длительность таможенного оформления грузов-автоперевозчиков на границе и в силу этого длинные очереди.

Проекты по модернизации дорожной инфраструктуры начинают финансировать Евразийский банк развития. Кроме того, видимо, необходимо обратиться к

опыту ЕС и таможенные пошлины не делить между странами, а значительную их часть использовать на общие инфраструктурно-логистические проекты. Это можно сделать, направляя их на пополнение капитала Евразийского банка развития, что послужит дополнительной возможностью развития данного вида инфраструктуры.

Те же проблемы касаются и создания инфраструктуры воздушного транспорта. Одной из проблем здесь выступает наличие конкурентных преимуществ России по отношению к другим странам. Исходя из этого, необходимо постепенно совершенствовать имеющуюся инфраструктуру других стран, и прежде всего Киргизии, которая в большей степени отстает по развитию инфраструктуры от других стран ЕАЭС.

## 2.2 Анализ транзитного потенциала ЕАЭС

Приоритетным в настоящее время является не интенсивное развитие ЕАЭС, а качественное развитие, поэтому в ближайшее время будут решаться вопросы, связанные с новыми странами и расширением взаимодействия. Евразийский экономический союз способен стать одним из полюсов современного мира и при этом играть роль эффективной связки между Европой и динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом.

На пространстве членов ЕАЭС выделяют четыре транспортных направления безостановочного транзита через территорию союза, в рамках которых есть и автомобильные, и железнодорожные маршруты [2].

В ходе реализации первого этапа сотрудничества, рассчитанного до 2012 года, была создана опорная сеть из крупнейших международных логистических центров (далее по тексту – МЛЦ), называемая «Транспортные ворота ЕвразЭС».

МЛЦ строились в местах движения через границу сообщества по транспортным маршрутам наибольших товарных потоков [2]:

1. «Западные ворота» – МЛЦ на территории Республики Беларусь на направлении г. Бреста – г. Минска;
2. «Восточные ворота» – МЛЦ на территории Республики Казахстан в районе г. Алма-Аты или пограничного пункта Достык/Коргас;
3. «Северные ворота» – МЛЦ на территории Российской Федерации в районе г. Санкт-Петербург по направлению к г. Москве;
4. «Южные ворота» – МЛЦ на территории Кыргызской Республики в районе г. Ош.

По всем этим маршрутам ведется развитие автомобильного и железнодорожного транспорта: создание новых и расширение существующих маршрутов и путей; улучшение их качества для увеличения скорости сообщения; усовершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, улучшение комплектации грузов в транзитных транспортных узлах, повышение эффективности и безопасности технологического процесса перевозок, реализация транзитного потенциала. В целом эти направления потоков грузов определяют направления и планы дальнейшей транспортной интеграции государств Евразийского экономического союза.

До 2015 года предусматривалось создание всех МЛЦ Евразийского экономического союза, расположенных в распределительных узлах и также пунктах пропуска через внешнюю границу стран – членов Евразийского экономического союза с КНР и Афганистаном. МЛЦ находятся на пересечении двух и более транспортных маршрутов, которые обеспечивают наибольшие внешнеторговые объемы перевозок грузов, в том числе и транзитных между государствами с третьими странами и между ними.

С целью транспортно-логистического обеспечения функционирования Таможенного союза с западного направления в 2010 году в Белоруссии в районе г. Дзержинска введен в эксплуатацию МЛЦ «Минск-Белтаможсервис».

На территории Республики Казахстан в районе г. Алма-Аты или пограничного пункта Достык-Хоргос функционирует МЛЦ. Главная его цель заключается в



обеспечении функционирования свободноэкономической зоны «Хоргос – Восточные ворота» в качестве крупнейшего логистического и транспортного узла крупных транспортных проектов: автодороги «Западная Европа – Западный Китай» и железной дороги «Жетыген – Хоргос» [42].

В направлении «Северные ворота» действует международный логистический центр на территории РФ в районе г. Санкт-Петербурга в направлении г. Москвы.

«Южные ворота» располагаются на территории Кыргызской Республики в районе г. Ош. Мощности этих центров оцениваются до 2 млн т в год. Их вторичная функция – распределение грузопотоков в международном и межрегиональном сообщении.

На втором этапе (2016–2020 годы) предполагается создание МЛЦ, расположенных в крупных узлах [42]:

- 1) в Казахстане – 9 (в районе городов Уральска, Актобе, Семипалатинска, Кызылорды, Тараза, Шымкента, Коргаса/Достыка, Таскалы, Бахты);
- 2) в Республике Беларусь – 1 (в районе г. Гомеля);
- 3) в РФ – 25 (города: Архангельск, Вологда, Смоленск, Рязань, Тверь, Ярославль, Брянск, Орел, Липецк, Тамбов, Казань, Пермь, Саратов, Астрахань, Краснодар, Ростов-на-Дону, Уфа, Оренбург, Челябинск, Барнаул, Тюмень, Омск, Новосибирск, Улан-Удэ, Чита);
- 4) в Кыргызстане – 1 (г. Ош).

Мощности таких МЛЦ зависят от уровня развития экономики и населения конкретных регионов и оцениваются в разрезе до 1 млн т в год. Они предназначены для консолидации и распределения потоков грузов в рамках регионов в международном и частично в межрегиональном сообщении.

Общий объем инвестиций на создание МЛЦ до 2020 года концепцией определен в 12,5 млрд долларов с финансированием из внебюджетных источников, что определено национальными планами.

При строительстве и реконструкции дорог в рамках рассмотренных транспортных направлений предполагается, что страны сообщества будут оставлять существующие бесплатные дороги для использования.

В РФ Росавтодор планирует привлекать частных инвесторов для строительства платных дорог, но механизм сотрудничества пока неотлажен полностью, а значительный социально-экономический эффект очевиден: четыре основных транспортных направления проходят через 10 регионов России, через 6–8 регионов – в Казахстане, через 3–4 – в Белоруссии, близость к международным транспортным маршрутам позволяет обеспечить развитие национальных экономик, способствует созданию новых рабочих мест, росту отчислений в местные бюджеты.

Инвесторы по соглашению обязуются через 20 лет передать дороги в государственную собственность. Предполагается, что за этот период времени инвестиции окупятся. В Казахстане за счет частных инвесторов активно строятся железнодорожные и автомобильные дороги.

На территории России почти все необходимые дороги построены, и прежде всего необходимо улучшить их качество в соответствии с международными требованиями, а также обеспечить соответствующую транспортно-логистическую инфраструктуру.

В Белоруссии за счет транзита одного транспортного средства экономика страны получает в среднем 200 долларов дохода. Проезд стоит максимум 10 долларов США для грузовой машины. Большая часть доходов получается за счет придорожного сервиса. По предварительным оценкам, транзит одного транспортного средства по территории России, не учитывая плату за проезд, может давать экономике до 700 долларов. Однако сложность заключается в отсутствии комплекса законов, который бы обеспечивал благоприятные условия для быстрой окупаемости проекта для инвесторов [42].

В Казахстане и Республике Беларусь политика привлечения частных инвестиций ведется более грамотно, целенаправленно, с учетом интересов государства и инвесторов. России необходимо в кратчайшие сроки укрепить законодательную

базу, чтобы скоординировать и состыковать маршруты транспортных систем, быстрее интегрировать транспортную сеть стран Евразийского экономического союза в международные транспортные коридоры.

Основными факторами, сдерживающими реализацию транзитного потенциала стран ЕАЭС, являются [42]:

1) крайне неэффективное использование грузового транспорта. Согласно оценкам экспертов, его средняя производительность в четыре раза ниже, чем в развитых зарубежных странах;

2) низкий технический уровень, высокая степень изношенности в эксплуатации, несоответствие структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям значительной части парка транспортных средств;

3) недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении комбинированных перевозок с участием различных видов транспорта;

4) отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузоперерабатывающих узлах и на междугородных маршрутах, что обусловило значительное сокращение использования большегрузных транспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка;

5) недостаточное информационное обеспечение и сервисное обслуживание, сложность таможенных процедур, отсутствие хорошо налаженного механизма регулирования транспортного потока и др.

Также сдерживающим фактором в развитии логистики является сохраняющийся в ЕАЭС принцип резидентства в отношении подачи таможенных деклараций [59].

В настоящее время таможенные декларации подаются по месту регистрации субъектов хозяйствования, хотя компании и предприниматели хотели бы иметь возможность подавать их в любой таможенный орган на территории ЕАЭС [8].

Однако стоит также отметить и плюсы транспортной системы ЕАЭС. Основные позитивные моменты — это многофункциональность транспортно-логисти-

ческой сети и возможность использования в транспортно-логистическом центре различных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного и авиатранспорта.

Предусмотрено наличие:

- специализированных автоматизированных складских помещений для хранения и переработки грузов;
- контейнерных терминалов;
- площадок для отстоя подвижного состава и разветвленных железнодорожных подъездных путей;
- круглосуточной работы таможенных органов, декларантов и сопутствующих служб государственного надзора на транспорте;
- филиалов банков и центров сертификации;
- транспортно-экспедиционных и брокерских фирм;
- страховых и сюрвейерских компаний;
- центров оптово-розничной торговли и бизнес-центров;
- административных помещений и офисов клиентов, включая иностранные представительства;
- службы охраны и безопасности;
- почты, телеграфа и других видов коммуникаций;
- вычислительных, информационно-логистических и маркетинговых центров;
- центров технического обслуживания подвижного состава;
- магазинов оптово-розничной торговли и демонстрационных залов

Транспортная деятельность – это важнейший фактор экономического роста. Устойчивое развитие транспорта повышает пространственную доступность территорий, условия и качество жизни населения, способствует свободному перемещению товаров и услуг, развитию конкуренции и экономической деятельности, создает рабочие места.

В условиях перехода экономики на инновационный путь развития транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста ЕАЭС. Транспорт обеспечивает единство экономического пространства страны, совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей, рационализацию размещения производительных сил, повышение эффективности использования природных ресурсов и социально-экономического потенциала регионов ЕАЭС, развитие предпринимательства и расширение международного сотрудничества, вхождение ЕАЭС в мировую экономику в качестве равноправного партнера.

Современное состояние транспортно-логистической инфраструктуры отражает наличие определенных проблем, препятствующих усилению транзитного потенциала интеграционного объединения, что вызывает необходимость разработки практических рекомендаций по их преодолению.

### 3. НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕАЭС

#### 3.1 Подходы к реализации транзитного потенциала единой таможенной территории Евразийского экономического союза

Модернизация механизма таможенного регулирования ВЭД является одним из ключевых направлений сокращения административных барьеров при проведении транзитных операций. Механизм таможенного регулирования ВЭД оказывает непосредственное влияние на пропускную способность пунктов пропуска через реализацию технологической схемы таможенного контроля на основе разделения по полосам движения и по видам транспорта, реализации технологии «зеленого коридора», применения в пунктах пропуска современных технических средств таможенного контроля и технологий предварительного информирования, межведомственного информационного взаимодействия [16]. Неэффективность межведомственного и межгосударственного взаимодействия в пунктах пропуска, технологий таможенного контроля снижают транзитный потенциал ЕАЭС, способствуют повышению финансовых затрат участников ВЭД при пересечении государственной границы. В этой связи перед таможенными органами государств-членов ЕАЭС стоит задача оптимизации процедур таможенного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС и приведения их пропускной способности в соответствие с объемами экспортно-импортных и транзитных товаропотоков.

Основными задачами таможенных органов в пунктах пропуска через таможенную границу являются пресечение перемещения товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию и контроль достоверности сведений, представляемых перевозчиками в таможенных документах, сведениям в оригинальных товаросопроводительных документах [17]. При этом недостаточная пропускная способность пунктов пропуска, длительные и сложные процедуры контроля при пересечении границ, избыточность или дублирование контрольных операций, не-

достаточно эффективное применение современных технических средств и технологий организации таможенного контроля замедляют процесс пересечения таможенной границы, увеличивают стоимость перемещаемых через таможенную границу товаров и значительно снижают транзитный потенциал ЕАЭС.

Вопросы регулирования процессов таможенного контроля за транзитными операциями получили широкое отражение в рамках норм и принципов международного внешнеторгового регулирования, установленных Всемирной торговой организацией и Всемирной таможенной организацией [17].

Принцип свободы транзита, зафиксированный в ст. V Генерального соглашения по тарифам и торговле, устанавливает режим наибольшего благоприятствования в отношении таможенных формальностей, регламентирует порядок установления сборов, правил и экологических требований в отношении товаров, перемещаемых по международным транзитным путям, которые не должны быть более ограничительными, чем это требуется для нормального осуществления транзитных перевозок и покрытия непосредственных услуг, связанных с транзитом.

Разработанные Всемирной таможенной организацией Рамочные Стандарты безопасности и облегчения мировой торговли предусматривают необходимость построения национальных транзитных систем на основе принципов «Единого окна» (однократное представление информации о пассажирах и товарах), «одной остановки» (интегрированный государственный контроль), перевода в электронную форму межведомственного документооборота, совместного межгосударственного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора для проведения таможенного и иных видов контроля в пунктах пропуска, взаимного признания результатов таможенного контроля [5].

Ключевым требованием к реализации процедур контроля за таможенным транзитом, предъявляемым Всемирной торговой организацией, Киотской конвенцией, Рабочей группой ЕЭК ООН по упрощению процедур международной торговли является минимизация административных барьеров и автоматизация технологий контроля на основе международных стандартов.

Подготовленный в 2013 г. в рамках 11 Министерской конференции ВТО проект соглашения о мерах по упрощению процедур международной торговли предусматривает кардинальное упрощение контрольных процедур, в том числе при осуществлении транзитных операций. К основным направлениям совершенствования национальных правил регулирования таможенного транзита относятся [25]:

- установление минимального объема формальностей и требованиям к документации перевозчика, необходимых для идентификации товара и обеспечения выполнения требований, касающихся транзита, проведения максимального объема контрольных операций в момент нахождения транспортного средства в пункте пропуска через таможенную границу;

- сокращение сроков проведения таможенного контроля в пунктах пропуска за счет внедрения технологии «Единого окна», максимального использования технологии предварительного информирования и ее интеграции с системой управления рисками;

- сведение к минимуму случаев таможенного сопровождения транзитных товаров, за исключением транзита товаров с высокой степенью, и обеспечения транспарентности правил в данной сфере.

Реализация таможенными органами данных международных принципов, а также установленной Федеральным законом «О таможенном регулировании в Российской Федерации» задачи таможенных органов России по содействию развитию транзитного потенциала осуществляется в рамках комплекса взаимосвязанных и противоречивых трансформационных процессов, ключевыми из которых являются:

- существенное изменение порядка функционирования таможенных органов в связи с созданием ЕАЭС, связанное с отменой таможенного и иных видов согласованного контроля внутри границ ЕАЭС и выработкой единой таможенной, транспортной, логистической, промышленной, инфраструктурной политики в рамках создаваемого единого экономического пространства;



– сокращение полномочий таможенных органов по строительству и совершенствованию объектов таможенной инфраструктуры в связи с передачей Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации полномочий по строительству, техническому оснащению, модернизации и повышению эффективности работы пунктов пропуска и объектов пограничной инфраструктуры России, а также общей координации деятельности подразделений государственных контрольных органов в пунктах пропуска;

– сокращение числа контролирующих органов на таможенной границе Таможенного союза и усиление координирующей роли таможенных органов в организации государственного контроля в пунктах пропуска в связи с передачей полномочий по проведению в полном объеме транспортного контроля, а также санитарно-карантинного, ветеринарного и карантинного фитосанитарного контроля (в документационной его части);

– повышение технической и информационной оснащенности таможенных органов за счет ввода в эксплуатацию современных пунктов пропуска, предусматривающих применение современных технологических схем осуществления контроля лиц, грузов, товаров и транспортных средств, внедрения современных технических средств таможенного контроля крупногабаритных грузов (мобильных и стационарных инспекционно-досмотровых комплексов), полномасштабного внедрения в автомобильных пунктах пропуска системы обязательного предварительного информирования о перемещаемых товарах и транспортных средствах.

Совокупность указанных разнонаправленных тенденций, несмотря на ряд позитивных сдвигов в механизме таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности, привела к возникновению комплекса существенных проблем и барьеров на пути развития транзитного потенциала ЕАЭС и эффективной интеграции государств-членов ЕАЭС в систему международных транспортных коридоров.

С учетом необходимости полномасштабного применения в рамках ЕАЭС положений Киотской конвенции, перспектив имплементации положений Соглаше-

ния ВТО об упрощении процедур торговли в части процедуры таможенного транзита, ключевым направлением развития механизма таможенного регулирования ВЭД ЕАЭС становится, в первую очередь, совершенствование процедур и технологий контроля за таможенным транзитом.

Формирование единых подходов к контролю за общими для государств-членов ЕАЭС процессами таможенного контроля представляет сегодня одну из приоритетных задач, реализация которой позволит гармонизировать транзитные процедуры в рамках ЕАЭС. Полностью реализовать преимущества транзитного потенциала ЕАЭС на основе информационно-коммуникационных технологий возможно лишь при создании технологий взаимодействия между государственными органами, регулирующими внешнеэкономическую деятельность, и участниками ВЭД, получившего в международной практике название «механизм единого окна», который позволяет участникам ВЭД однократно представлять документы в стандартизованном виде через единую информационную систему в целях последующего их использования государственными контролирующими органами в соответствии с их компетенцией при проведении контроля за осуществлением внешнеэкономических операций. Развитие данного механизма в государствах-членах ЕАЭС должно осуществляться на основе унификации государственных процедур, связанных с внешнеэкономической деятельностью, а также стандартизации документов, необходимых для ее осуществления, требуется сблизить подходы по развитию национальных механизмов «единого окна», для чего требуется:

- применение терминологии и руководящих принципов по внедрению и развитию механизма «единого окна», определенные в Рекомендациях Европейской экономической комиссии ООН;
- унификация состава сведений, включаемых в электронные документы, необходимых для осуществления внешнеэкономической деятельности;
- определение в каждом государстве-члене ЕАЭС уполномоченного государственного органа, ответственного за реализацию национального механизма «еди-

ного окна», а также координирующего органа на уровне Евразийской экономической комиссии.

Вторым ключевым аспектом повышения транзитного потенциала ЕАЭС является совершенствования правовой регламентации процедуры таможенного транзита. Принципиальными подходами к совершенствованию положений Таможенного кодекса Таможенного союза, в соответствии с положениями соглашения ВТО по упрощению процедур торговли, должны стать:

- регламентация данной таможенной процедуры исключительно на наднациональном уровне Евразийской экономической комиссии;

- предоставление максимальных преференций при осуществлении таможенного транзита уполномоченным экономическим операторам, в частности: исключения обязанности обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, неприменение требований по установлению маршрута перевозки

- минимизация административных форм обеспечения выполнения перевозчиком своих обязательств: обязательное информирование таможенными органами перевозчика о причинах выбора в качестве меры обеспечения таможенного сопровождения, установление возможности предоставления перевозчиком обеспечения уплаты таможенных платежей как таможенному органу отправления, так и таможенному органу назначения;

- увеличение срока помещения товаров на временное хранение или под иную таможенную процедуру после завершения таможенного транзита при перевозках автомобильным транспортом, что должно позволить обеспечить размещение товара на складах временного хранения, находящихся на удалении от таможенных постов. С учетом сокращения кадровых резервов таможенных органов на размещение таможенных постов или их структурных подразделений на складах временного хранения данная мера окажет существенное положительное влияние на развитие конкурентной среды таможенно-логистических услуг, позволит исключить монополизацию услуг по временному хранению товаров;

– разработка механизма совершения таможенными органами таможенных операций при таможенном декларировании товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме, предусматривающего возможность электронного обмена декларантов и таможенных органов осуществляется в режиме времени, близком к реальному, с использованием средств, обеспечивающих целостность, доступность и конфиденциальность информации.

С учетом происходящих объективных процессов унификации таможенного законодательства государств-членов ЕАЭС с таможенным законодательством ЕС третьим направлением данной работы должно стать обеспечение взаимодействия создаваемой системы с новой компьютеризированной транзитной системой стран ЕС (NCTS). Это позволит обеспечить интеграцию по международным правилам систем, как в рамках стран ЕАЭС, так и во взаимодействии с зарубежными государствами и одновременно упростить и ускорить процессы взаимодействия на основе электронного документооборота между субъектами, и обеспечить ускоренную реализацию транспортных, торговых и внешнеторговых операций.

Функционирование ЕАЭС и создание единого экономического пространства дают возможность с максимальной эффективностью создать благоприятные условия для участников ВЭД, реализовать транзитный и транспортный потенциал участников интеграционного объединения. Вместе с тем анализ основных характеристик участков внешних границ ЕАЭС показывает, что они имеют различную плотность сил и средств охраны, форм, способов и методов защиты и охраны участков границы, различное техническое оснащение пунктов пропуска и технологий деятельности пограничных, таможенных и иных органов государственного контроля в них, сохраняется низкая пропускная способность пунктов пропуска, их слабая оснащенность современными техническими средствами проведения пограничного, таможенного и иных видов государственного контроля.

В этой связи решение вопросов создания в рамках ЕАЭС единых транзитных коридоров требует продуманной политики в развитии таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС. В данных условиях

принципиальными методическими подходами к формированию таможенно-логистической инфраструктуры должны стать:

- обеспечение мультимодального характера технологий грузопереработки на объектах таможенно-логистической инфраструктуры;
- нахождение объектов таможенно-логистической инфраструктуры в непосредственной близости от транспортных узлов;
- создание многофункциональных терминальных комплексов, обеспечивающих грузонакопление, грузопереработку, краткосрочное и длительное хранение товаров, сервисное обслуживание;
- обеспечение национальными таможенными органами нахождения на объектах центров таможенно-логистической обработки товаров представителей таможенных органов для проведения таможенных операций с перемещаемыми через таможенную границу ЕАЭС товарами;
- функционирование в составе центров транспортно-экспедиционных компаний – провайдеров логистических услуг, осуществляющих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание;
- наличие в составе центров информационных компаний, обеспечивающих информационное сопровождение перевозочного процесса, хранения, грузопереработки, сервисного и других видов логистического обслуживания;
- направленность деятельности таможенно-логистических центров на обеспечение максимального синергетического эффекта на основе установления партнерских взаимоотношений между таможенными органами и участниками транспортно-логистического процесса.

Формами координации применения данных подходов национальными таможенными администрациями государств-членов Евразийского экономического союза должны являться: содействие обмену информацией между инициаторами создания объектов таможенно-логистической инфраструктуры с целью изучения и использования положительного опыта; содействие реализации совместных проектов по созданию терминалов; обмен информацией между таможенными служ-

бами государств-членов ЕАЭС о местах размещения терминалов, графике их работы, о наличии на терминалах таможенных органов, их специализации, о наличии на терминалах или вблизи терминалов соответствующей инфраструктуры и перечне услуг, оказываемых на терминалах.

Одним из ключевых условий развития транзитного потенциала ЕАЭС, требующих комплексного решения указанных вопросов, является обеспечение «бесшовного» характера транзитных автомобильных перевозок. С учетом отсутствия прямого выхода Армении, Белоруссии и Кыргызстана к морским портам автомобильный транспорт занимает ведущее место в международных перевозках государств-членов Евразийского экономического союза. Объем перевозок через автомобильные пункты пропуска постоянно увеличивается и достиг стадии, когда ряд автомобильных пунктов пропуска не могут обеспечить своевременный пропуск товаров и транспортных средств, что приводит к образованию очередей на границе. При этом значительный объем товаров, предназначенных для российских получателей и перемещаемых в контейнерах, доставляется морским транспортом в порты граничащих с Россией стран, после чего перегружается и ввозится на территорию Российской Федерации автомобильным транспортом. Основными причинами образования очередей в пунктах пропуска являются превышение фактической пропускной способности пунктов пропуска над проектной, неравномерность прибытия транспортных средств на границу, недостаточная пропускная способность российских морских контейнерных терминалов и устаревшие технологии обработки грузов на них, низкая эффективность припортовой транспортной инфраструктуры, нереализованность проекта контейнерных железнодорожных поездов. В совокупности эти факторы дают толчок развитию инфраструктуры морских контейнерных терминалов в граничащих с Россией странах, стимулируя общее развитие экономики этих стран, в то же время являясь причиной возникновения очередей автотранспортных средств в автомобильных пунктах пропуска, в первую очередь, на границах с государствами Европейского союза, на которые приходится более половины внешнеторгового оборота России.

В этой связи повышение транзитного потенциала единой таможенной территории ЕАЭС возможно за счет увязывания в единый процесс функционирования государственных контролирующих органов в пунктах пропуска и синхронизации и совмещения контрольных процедур контролирующими органами сопредельных государств в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС.

Одним из ключевых условий интеграции государств-членов ЕАЭС в мировую экономику является модернизация в экономическом, организационном и правовом плане инструментария таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности. Таможенный тариф является важнейшим инструментом торговой политики, оказывающим существенное влияние на совокупное общественное благосостояние, конкурентоспособность продукции отраслей с высоким уровнем протекционизма вообще и тарифной защиты в частности, на поведение потребителей импортируемых товаров. Таможенно-тарифное регулирование оказывает позитивное воздействие на состояние экономики государств и их интеграционных объединений в том случае, если она стимулирует развитие экспортного производства и экспорта наукоемкой продукции и продукции, получаемой на основе применения передовых технологий глубокой переработки сырья, обеспечивает импорт продукции, необходимой для структурно-технологической перестройки национальной экономики, а также удовлетворение жизненно важных потребностей населения и пресечение ввоза продукции, не соответствующей императивам экономического развития.

Проведение активной таможенно-тарифной политики, стержнем которой должна стать идея неоиндустриализации в рамках единого хозяйственного комплекса Евразийского экономического союза, является сущностной компонентой той необходимой для государств-членов ЕАЭС реформационной альтернативы, без задействования которой невозможен переход их экономики в режим устойчивого роста. Применение инструментария таможенно-тарифного регулирования необходимо проводить с учетом целого ряда долгосрочных и краткосрочных факторов: экономических интересов государств-членов ЕАЭС и регионов; интересов

национальных производителей и потребителей; возможности и целесообразности развития импортозамещающих производств; необходимости поддержания прямых связей, производственной кооперации; перспективы минимизации негативных последствий вступления России в ВТО.

Рассматривая современную специфику таможенно-тарифного регулирования в условиях вступления России и Казахстана в ВТО, формирования Евразийского экономического союза, необходимо отметить, что таможенно-тарифная политика ЕАЭС, соответствуя в целом международным требованиям и практике интеграционного строительства. Основой таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС является Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза, основными декларируемыми целями которого являются защита национальной экономики государств-членов ЕАЭС от неблагоприятного воздействия иностранной конкуренции, формирование условий для прогрессивных изменений в структуре производства и потребления товаров в ЕАЭС; рационализация товарной структуры экспорта и импорта товаров на единую таможенную территорию ЕАЭС.

В условиях необходимости минимизации негативных последствий вступления России и Казахстана в ВТО, активного формирования ЕАЭС императивами таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности должны стать:

- 1) унификация базовых параметров таможенно-тарифного регулирования в государствах-членах ЕАЭС (механизм предоставления тарифных льгот, определение стран, которым предоставляется режим наибольшего благоприятствования), проведение единой таможенно-тарифной политики на основе определения императивов промышленной политики в рамках создаваемого единого экономического пространства, направленные на увеличение объемов внутрирегиональной торговли, стимулирование процессов замещения товаров из дальнего зарубежья товарами из стран Евразийского экономического союза;

- 2) совершенствование структуры Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, направленное на: углубление промышленной кооперации,



формирование общих технологических платформ и промышленных кластеров, поддержку экспортоориентированных производств в ЕАЭС; повышение пошлин до согласованного с ВТО уровня на ряд чувствительных сельскохозяйственных, продовольственных, промышленных товаров в целях повышения конкурентоспособности отдельных секторов отечественной промышленности и сельскохозяйственного производства, локализации обрабатывающих производств зарубежных компаний на территории государств-членов ЕАЭС, повышения экономической доступности иностранных технологий и высокотехнологичного оборудования в целях повышения технического и технологического уровня отечественного производства;

3) детализация кодов Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза для выделения инновационных, а также чувствительных к импорту подсубпозиций планомерное углубление классификации на основе развития классификатора дополнительной информации о товарах, в целях адресной защиты внутреннего рынка, стимулирования развития импортозамещающего производства, повышения эффективности мер тарифного и нетарифного регулирования ВЭД;

4) совершенствование механизма установления ставок вывозных таможенных пошлин, корректировка уровней ставок вывозных таможенных пошлин и перечней товаров, облагаемых экспортными пошлинами, в том числе: сокращение числа товаров, облагаемых экспортными пошлинами; совершенствование порядка расчета и корректировки ставок вывозных таможенных пошлин на нефть и нефтепродукты;

Реализация данных положений будет способствовать более эффективному включению экономики государств-членов ЕАЭС в мировое хозяйство, устранению дисбалансов и асимметрии внешнеторгового баланса, обеспечению экономической безопасности, созданию равных условий внешнеторговой деятельности на Едином экономическом пространстве Евразийского экономического союза.

### 3.2 Направления повышения эффективности функционирования транспортно-логистической инфраструктуры в целях повышения транзитного потенциала ЕАЭС

На рисунке 3.1 отразим направления повышения эффективности функционирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС.



Рисунок 3.1 - Направления повышения эффективности функционирования транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС

1. Под Общим рынком транспортных услуг понимается совокупность юридических лиц (компаний), зарегистрированных в государствах-членах ЕЭП и физических лиц (индивидуальных предпринимателей), являющихся резидентами государств-членов ЕЭП, которые оказывают транспортные, транспортно-логистические и связанные с транспортом вспомогательные услуги потребителям. Общий рынок является физическим и экономическим пространством, внутри которого в целом не существует экономических границ и действуют «четыре свободы» - движение товаров, услуг, капиталов и физических лиц (рабочей силы).

Регулирование Общего рынка транспортных услуг осуществляется Евразийской Экономической Комиссией совместно с национальными органами управления транспортом, администрациями транспортных инфраструктур и государственными органами, отвечающими за надзор в сфере транспорта.

К услугам общего транспортного рынка относятся комплексные услуги по организации и обеспечению доставки грузов, перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты различными видами транспорта по национальной территории нескольких государств-членов ЕЭП.

Формирование общего рынка транспортных услуг подразумевает обеспечение условий для доступа заинтересованных транспортных организаций государств одной стороны на внутренний рынок транспортных услуг другой.

Доступ на внутренний рынок транспортной организации должен быть обеспечен на условиях национального режима, при условии соблюдения транспортной организацией требований национального законодательства.

Принцип национального режима при доступе к национальному транспортному рынку не ставится в зависимости от различных подходов Сторон к национальному регулированию и сегментации рынка, разделению его на конкурентные и естественно монопольные сегменты.

Институциональные различия структуры национальных рынков транспортных услуг также не являются препятствием для построения общего рынка транспортных услуг в географических границах ТС и ЕЭП.

При построении общего рынка транспортных услуг имеют принципиальное значение:

- определение услуг оказываемых при международных перевозках по территории нескольких Сторон с учетом сложившейся договорной практики взаимодействия транспортных организаций и потребителей транспортных услуг;
- обеспечение равнодоступности услуг транспорта для потребителей и недопустимость дискриминации потребителей транспортных услуг по «национальному» принципу.

Построение общего рынка транспортных услуг не требует идентичной структуры внутригосударственных рынков по каждому виду транспорта, т.к. позволяет осуществлять поэтапную гармонизацию структуры транспортных систем с учетом политических и экономических интересов каждой из Сторон.

Создание общего рынка транспортных услуг направлено на объединение усилий и углубление сотрудничества в области развития единого транспортного пространства ЕЭП и ориентировано на предоставление качественных и конкурентно способных транспортных услуг. При этом основными целями создания общего рынка транспортных услуг должны стать:

- предсказуемое и прозрачное ценообразование на транспортные услуги;
- стандартизация технологических параметров транспортных услуг и гарантированное обеспечение качества этих услуг;
- экономическая эффективность и конкурентоспособность транспортных услуг на территории ТС и ЕЭП в глобальном транспортном рынке.

Создание Общего рынка транспортных услуг потребует активного взаимодействия Сторон в следующих областях:

- поэтапная гармонизация и совершенствование законодательства и нормативной правовой базы Сторон в области транспорта;
- разработка и введению единых стандартов и технических регламентов оказания транспортных (транспортно-логистических) услуг;
- выработка согласованного подхода по упрощению перемещения грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты различными видами транспорта, включая облегчение процедур пересечения границ;
- гармонизации подходов к ценообразованию на внутригосударственных транспортных рынках Сторон, в том числе совершенствование тарифной политики;
- проведение согласованной и скоординированной политики в отношении транзита;

– изучение возможностей формирования единой расчетной системы при осуществлении услуг по организации и обеспечению доставки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

Скоординированная (согласованная) транспортная политика ТС и ЕЭП будут сопровождаться структурными сдвигами внутринациональных экономик государств-членов, общества, либерализацией, глобализацией в мировой политике и экономике, дальнейшим развитием всего комплекса международных отношений.

Евразийский интеграционный процесс в транспортной политике, как и в политике ТС и ЕЭП в целом, в период до 2020 г., предстоит осуществлять, преодолевая ряд серьезных противоречий. С одной стороны, странам предстоит устранять существующие препятствия и барьеры, выстроенные в течение последних двух десятилетий на постсоветском пространстве независимыми государствами. Выстраивание скоординированной (согласованной) транспортной политики на пространстве ТС и ЕЭП безусловно будет сопровождаться болезненными процессами, противодействием, как мягким, так и жестким, со стороны различных организаций и структур, длительным, в ряде случаев, переговорами, представлением, в качестве официальных позиций, не всегда просчитанных аргументов и т.д. В данном контексте следует отметить необходимость устранения физических и нефизических барьеров при трансграничном перемещении товаров, услуг и факторов производства, обуславливающих рост конкуренции, проявление случаев демпинга, необходимость повышения качества предоставляемых транспортом услуг, обмена факторами производства, стимулирование, в т.ч. и через транспортные услуги, роста эффективности экономики и др. К работе, требующей проявления высокого профессионализма, прогнозирования и предвидения реальных положительных результатов интеграции, следует отнести такую, как создание единой правовой и институциональной системы, обеспечивающей дальнейшее увеличение мобильности товаров, услуг и факторов производства, продвижение научных исследований, умелое использование международного опыта и др.

В настоящее время скоординированная (согласованная) транспортная политика ТС и ЕЭП базируется на постепенной демонополизации и либерализации (через поэтапное открытие рынков, либерализацию цен, смягчение регулирования, снятие ограничений и др.). Углубление экономической и технологической интеграции в области транспорта в пространстве ЕЭП предполагает в том числе реализацию крупных инфраструктурных проектов, таких, как создание МТК «Западный Китай– Западная Европа», «Великий шелковый путь» и др., в которых сухопутному транспорту выделяется крайнее важное место.

2. Одной из основных целей Единого экономического пространства (ЕЭП) согласно ст.3 договора о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве 1999 г. является развитие единой транспортной системы. Государства-участники (ст.6 договора о ТС и ЕЭП 1999 г.) согласовывают экономическую политику по формированию ТС и ЕЭП в соответствии с положениями Договора между Российской Федерацией, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Киргизской Республикой об углублении интеграции в экономической и гуманитарной областях от 29 марта 1996 года, заключенными между Сторонами соглашениями и принятыми решениями по реализации Соглашения о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве 1999 г. [44].

С учетом отмеченного решения, нормативно-правовая база ЕЭП и согласованная транспортная политика его государств-участников должны включать:

а) в положении Договора об учреждении Евразийского экономического союза, в части согласованной транспортной политики, рамочные нормы о целях и правовых средствах проведения данной политики, ее уточненные определения;

б) соглашения в области транспорта, которых на сегодня в рамках ТС и ЕЭП два. Это Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики 2010 г., Соглашение об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза 2011 г. С учетом решения о кодификации договорно-правовой базы ТС и ЕЭП, данные соглашения также могут быть кодифицированы и при не-

обходимости дополнены новыми положениями, касающимися общих правил доступа перевозчиков государств-членов к услугам инфраструктуры и др.

Реформирование международно-правовой нормативной базы согласованной транспортной политики ТС и ЕЭП в процессе создания Евразийского экономического союза повлечет необходимость сближения законодательства в сферах, включенных в согласованную транспортную политику Союза. Проведенный анализ гармонизации законодательства в транспортной сфере в предшествующий период позволяет сделать ряд выводов, которые могут быть учтены в процессе реализации Согласованной транспортной политики государств-членов ТС и ЕЭП:

1. Реализация скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов ТС и ЕЭП предполагает проведение мероприятий, направленных как на сближение, так и на гармонизацию различных положений национального законодательства в сфере транспорта. Использование универсальной формулы «гармонизация транспортного законодательства государств-членов ТС и ЕЭП» как одного из направлений реализации согласованной транспортной политики не рекомендуется, поскольку вывод о целесообразности гармонизации будет зависеть от того, о каком виде транспорта идет речь. Возможность гармонизации законодательства может быть предусмотрена для железнодорожного, автомобильного транспорта, по отдельным направлениям – для воздушного транспорта, в то время как для морского и внутреннего водного транспорта представляется достаточным установление единых правил в отношении отдельных аспектов транспортной политики, например, транзитных перевозок, обеспечения безопасности. Это обусловлено концентрацией морских и внутренних водных путей на территории России. Беларусь вообще не имеет морских границ, как и Армения, выразившая намерение вступить в Таможенный Союз. Казахстан обладает морскими границами на Каспии, который имеет характер «закрытого моря», иногда называемого озером, а не морем.

Сложность гармонизации национального транспортного законодательства государств-участников ТС и ЕЭП обусловлена существенными различиями в уровне его развития.

2. Основы скоординированной (согласованной) транспортной политики должны включать основные направления развития транспортной сферы, унифицированные принципы и задачи. Вместе с тем целесообразно детализировать проект Согласованной транспортной политики путем разработки специальных программно-целевых актов применительно к отдельным видам транспорта, по крайней мере, на данном этапе – для железнодорожного и автомобильного транспорта.

Общие правовые механизмы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики могут предусматривать следующие виды средств [13]:

- многосторонние международные соглашения: предметом будут являться преимущественно те отношения, по которым предполагается осуществлять гармонизацию и унификацию регулирования в рамках ТС и ЕЭП, позднее – Евразийского экономического союза;
- двусторонние международные соглашения: отражают специфику регулирования в пределах двух государств;
- технические регламенты и стандарты в транспортной сфере, иные акты наднационального (коммунитарного, интеграционного) характера, имеющие прямое действие на территории государств – участников Таможенного союза;
- концептуальные и стратегические акты (концепции, стратегии): отражают основные направления проведения согласованной транспортной политики в целом или для отдельных видов транспорта;
- программно-целевые акты (планы и программы): направлены на детализацию порядка реализации основных направлений согласованной транспортной политики;
- модельные акты: являются типовым образцом, используемым при формировании соответствующих национальных актов, применяются в целях унификации и гармонизации национального законодательства государств-участников



интеграционных объединений (поскольку предполагается относительно широкий предмет регулирования, применение на данном этапе в рамках ТС и ЕЭП нецелесообразно); иные акты международного и наднационального (коммунитарного) права.

Соответствующие положения международно-правовых актов должны быть имплементированы в национальное законодательство государств-участников, в том числе отражены в актах стратегического характера в транспортной сфере; к полномочиям соответствующих органов государственной власти каждого государства должны быть отнесены задачи по обеспечению согласованной транспортной политики в соответствии с международно-правовыми актами в области транспорта.

3. Развитие договорно-правовой базы ТС и ЕЭП осуществляется в условиях «наслоения» регулирующего воздействия актов и иных интеграционных объединений, участниками которых являются государства-члены (в частности, ЕЭП, СНГ), в рамках которых разработана собственная правовая и институциональная основа, направленная на обеспечение согласованной транспортной политики. Это обуславливает необходимость учета уже имеющихся международных обязательств в рамках таких интеграционных объединений при последующей разработке договорно-правовой базы ТС и ЕЭП в сфере транспорта.

Не менее значимым фактором с точки зрения формирования договорно-правовой базы ТС и ЕЭП является расширение глобализационных процессов, а также стремление государств – участников Таможенного союза вступить во Всемирную торговую организацию (ВТО). Среди государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства членом ВТО на сегодняшний день является только Российская Федерация, а Республика Казахстан находится на завершающей стадии переговорного процесса, однако правила, установленные в отношении России, не могли сказаться на соответствующем регулировании в рамках всего ТС, что обусловлено степенью гармонизации законодательства государств-участников, наличием Единого экономического и таможенного простран-

ства с Белоруссией и Казахстаном, в котором предусматривается свободное перемещение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. В этих условиях международные правовые акты, составляющие договорно-правовую базу ТС и ЕЭП должны быть максимально гармонизированы с соглашениями ВТО, регулируемыми сходный круг отношений. Однако на практике это далеко не так.

Например, соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах - участниках Единого экономического пространства от 9 декабря 2010 года, которое регламентирует, в т.ч. и вопросы оказания услуг в сфере транспорта, хотя и создано под сильным воздействием Генерального соглашения ВТО по торговле услугами (ГАТС), но не является его аналогом ни по структуре, ни по содержанию. Причем особенно сильны расхождения подходов указанных соглашений к регулированию вопросов оказания авиа- и автотранспортных услуг.

4. Интеграционные процессы на уровне ТС и ЕЭП имеют двухуровневый характер: с одной стороны, они обеспечивают внутреннюю интеграцию в рамках ТС и ЕЭП, с другой, – направлены на интеграцию в общеевропейскую и мировую транспортные системы. Нередко процесс гармонизации национального законодательства ориентирован непосредственно на правила и стандарты специализированные международных организаций, минуя уровень интеграционного объединения. В этом случае представляется обоснованным использование отсылочных норм, без дублирования соответствующих положений на уровне международных соглашений интеграционного объединения. В частности, является актуальной гармонизация национального законодательства государств-участников ТС и ЕЭП, регулирующих: автомобильный, железнодорожный, внутренний водный виды транспорта и дорожное хозяйство – с актами ЕЭК ООН; воздушный транспорт – Международная организация гражданской авиации; морской транспорт – Международная морская организация.

5. Целью региональной транспортной интеграции и проведения согласованной транспортной политики является формирование единого транспортного пространства в рамках ТС и ЕЭП, что позволит обеспечить реализацию транзитного

потенциала ЕЭП и его интеграцию в мировое транспортное пространство.

Проведение согласованной транспортной политики ТС и ЕЭП предполагает дальнейшее формирование и развитие договорно-правовой и организационно-институциональной основы по следующим основным направлениям:

- унификация базового понятийно-категориального аппарата;
- установление единых принципов допуска субъектов транспортного комплекса к осуществлению деятельности на рынке транспортных услуг;
- установление единого режима оказания транспортных услуг в пределах ТС и ЕЭП, а также правил транзита пассажиров и грузов;
- унификация принципов формирования тарифной политики;
- совершенствование договорно-правовой базы и актов интеграционного (коммунитарного) права, в т.ч. технических регламентов и стандартов в государствах-членах ТС и ЕЭП, с учетом актов международных универсальных и специализированных межправительственных организаций (ВТО, ЕЭК ООН, ИКАО, ИМО и др.); Всемирная торговая организация, Европейская экономическая комиссия, Организация объединенных наций, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация.
- закрепление единых требований к транспортно-логистическим центрам;
- гармонизация правил лицензирования и сертификации;
- гармонизация правил обеспечения транспортной безопасности, унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности;
- унификация стандартов подготовки кадров, обеспечение национального режима трудоустройства граждан государств-участников ТС и ЕЭП на рынке транспортных услуг;
- гармонизация правил по защите окружающей среды вследствие воздействия транспорта; установление единого правового режима мультимодальных (смешанных) перевозок в рамках ЕЭП;
- формирование правового режима международных транспортных коридоров ТС и ЕЭП.

3. Институциональные основы обеспечения согласованной политики в сфере железнодорожного транспорта государств Таможенного союза на сегодняшний день ограничены в основном деятельностью Евразийской экономической комиссии, в рамках которой функционирует Департамент транспорта и инфраструктуры. В настоящее время управление транспортом в государствах – членах Таможенного союза осуществляется специально уполномоченными органами национальных правительств – министерством транспорта в Российской Федерации и министерствами транспорта и коммуникаций в Республике Беларусь, Республике Казахстан. В подчинении транспортных министерств в ряде случаев находятся комитеты, агентства и службы, обеспечивающие управление отдельными отраслями, например, дорожным хозяйством, или выполняют функции транспортного контроля. Помимо объективных отличий состава и структуры систем управления транспортом, в каждом государстве – члене Таможенного союза имеются сходные функции.

В то же время своевременное создание наднациональных институтов с делегированием им широкого круга полномочий регулирования внешнеэкономической деятельности от национальных органов власти является важнейшим и обязательным условием успешного функционирования любого экономического союза. Необходимость появления таких институтов на стадии функционирования таможенного союза становится особенно актуальной.

Необходимо учитывать, что практически все государства Таможенного союза и Единого экономического пространства являются членами других межгосударственных объединений, деятельность которых направлена на организацию согласованной политики государств в сфере транспорта. В частности, речь идет о таких объединениях, как Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД) и других. Это позволяет государствам-членам Таможенного союза и Единого экономического пространства

повысить степень гармонизации своего законодательства с учетом более широкого мирового уровня развития сотрудничества.

Анализ функционирования систем управления транспортом в рамках СНГ показывает, что все созданные межгосударственные органы, а также утвержденные совместные концепции и программы развития транспорта базируются на координации действий сторон в рамках существующих советов и комиссий, наделенных рекомендательными функциями по формированию общего транспортного пространства. Ни один из созданных органов не обладает правом оперативного принятия решений, обязательных для всех государств-участников. Все принимаемые на многостороннем уровне решения проходили внутригосударственные процедуры согласования. Полномочия по управлению транспортом с национального на наднациональный уровень в СНГ не передавались, за исключением Межгосударственного авиационного комитета (МАК), наделенного полномочиями в таких сферах, как гармонизация правил и процедур области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов и воздушных трасс, расследования авиационных происшествий и др.

Анализ опыта СНГ и его институтов показал, что реального прогресса по формированию эффективной наднациональной системы управления транспортом не произошло. Взаимодействие государств-участников и их сотрудничество в сфере транспорта носило неконкретный характер. К подписанным на межгосударственном уровне соглашениям, определяющим направления экономической интеграции в области транспорта, присоединились не все государства-участники, а уровень исполнения норм, заложенных в этих соглашениях, в национальном законодательстве был явно недостаточен. Причиной послужило и отсутствие механизма контроля за реализацией принятых на уровне Содружества решений в государствах-участниках – важного элемента несостоявшейся наднациональной системы управления транспортом в рамках СНГ. Принципиальным моментом стала ограниченная цель сохранения общего транспортного пространства СНГ.

Для обеспечения согласованной политики на уровне Таможенного союза и Единого экономического пространства необходимо усиленное развитие железнодорожных администраций государств-членов данных международных интеграционных союзов. Кроме того, необходимо также учитывать опыт ЕЭП, в рамках которого была создана наднациональная система управления транспортом. Для обеспечения интеграционных процессов в сфере транспорта и организации взаимодействия транспортных ведомств государств-членов в 2001 году образован Совет по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕЭП, созданы и действуют четыре его вспомогательных органа. Система управления транспортом предусматривает межведомственное регулирование в сфере транспорта через механизм рекомендаций членам совета и поручений правительствам со стороны Интеграционного комитета и Межгосударственного совета ЕЭП.

В связи с формированием Единого экономического пространства (ЕЭП) и созданием Евразийской экономической комиссии может быть поставлена цель сформировать не только единое транспортное пространство, но и единую систему управления транспортом. Предполагается, что для этого может потребоваться передача части полномочий от национальных министерств наднациональному органу по ключевым интеграционным направлениям. Решение этих проблем в увязке с реализацией положений Концепции формирования Единого транспортного пространства (ЕТП), утвержденной решением №374 Межгосударственного совета Сообщества от 25 января 2008 года (на уровне глав правительств), представляет собой задачу проработки вариантов создания системы управления транспортом. Такая система должна соответствовать новым интеграционным целям, выявлять и передавать на наднациональный уровень Сообщества (наднациональному органу) часть суверенных полномочий в области управления транспортом.

При этом минимально необходимый для эффективного функционирования Таможенного союза набор делегируемых на наднациональный уровень функций в

области транспорта должен включать принятие единых критериев доступа к рынку и конкуренции, формирование единой транспортной политики и гармонизацию транспортного законодательства сторон. При переходе к следующим стадиям экономической интеграции (общий рынок, экономический и валютный союз) наднациональные органы постепенно будут распространять свою компетенцию на все новые сферы экономической жизни стран-участниц.

Реализация изложенных предложений и рекомендаций должна, прежде всего, получить закрепление в договоре о Евразийском экономическом союзе. В этом договоре должны быть четко изложены принципы распределения компетенции между союзом и его органами, в том числе созданными для целей управления проведением согласованной транспортной политики, с компетенцией государств-членов и их компетентных органов управления транспортом. Международно-правовой основой проведения согласованной транспортной политики должно быть наделение органов Евразийского экономического союза правом принятия юридически обязательных для государств-членов решений в сферах, отнесенных к их исключительной компетенции. В иных сферах (совместной компетенции или компетенции государств-членов) вопросы управления следует решать посредством заключения международных соглашений между государствами-членами Евразийского экономического союза.

Вместе с тем представляется логичным предусмотреть в договоре об учреждении Евразийского экономического союза переходный период для окончательного урегулирования институциональных вопросов: а) период с 2014 г. до 2020 г. определить как период разработки, заключения и вступления в силу учредительного договора союза, разработки нормативно-правовой основы новых органов союза (принятие регламентов, положений, правил процедуры и т.п.), а также нормативно-правовой основы передачи полномочий от государственных органов государств-членов наднациональным органам Союза. В этот период ЕЭК и другие вновь созданные органы союза будут выполнять как и в настоящее время координирующие функции. Начиная с 2020 г. можно будет говорить полноценном

функционировании наднациональных органов,обладающих полномочиями в сфере разработки и реализации согласованной транспортной политики.

4. Под Единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, в рамках которой обеспечиваются взаимное беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, гармонизированная нормативно-правовая база в области транспорта, национальный режим при создании и функционировании транспортных компаний и единые правила конкуренции.

Основными приоритетами формирования Единого транспортного пространства должны стать:

- создание устойчивой мультимодальной транспортной системы, включающей международные транспортные коридоры, крупные транспортные узлы и транспортно-логистические и распределительные центры («сухие порты»);
- устранение недостающих звеньев и узких мест транспортной сети;
- создание условий для обновления парка подвижного состава с учетом современных и согласованных Сторонами требований транспортной и экологической безопасности;
- содействие развитию контейнерных, контейнерных перевозок грузов, скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений;
- формирование инвестиционной модели развития транспортной инфраструктуры и повышение ее инвестиционной привлекательности;
- развитие интеллектуальных транспортных систем, позволяющих повысить эффективность транспортной инфраструктуры.

Техническое перевооружение транспорта государств-членов ТС и ЕЭП является ключевой задачей скоординированной (согласованной) транспортной политики, без решения которой нельзя добиться существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов и эффективного обслуживания



ния их населения и экономики, а также обеспечить в полной мере безопасность перевозок и охрану окружающей среды.

Обеспечение единства транспортного пространства осуществляется путем формирования системы международных транспортных коридоров, включающих инфраструктурные объекты всех видов транспорта, а также их обустройство. Для эффективного решения задач по повышению технического уровня транспорта предусматриваются следующие меры:

1) согласование на межгосударственном уровне национальных транспортных стратегий и программ развития транспорта;

2) последовательное устранение «узких мест» и других недостатков транспортной инфраструктуры, имея в виду, в конечном счете, обеспечение в каждом государстве-члене ЕЭП всех пунктов зарождения и погашения грузопотоков и пассажиропотоков инфраструктурными объектами тех видов транспорта и такого технического уровня, которые целесообразны для этих пунктов по экономическим или другим соображениям;

3) модернизация имеющихся объектов транспортной инфраструктуры и постепенное приведение их в полное соответствие требованиями Европейского Соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 года (СМЖЛ), Европейского соглашения о линиях международных комбинированных перевозок 1991 года (СЛКП), Межправительственного соглашения о Трансазиатской железной дороге 2006 года, Межправительственного соглашения по сухим портам 2013 года.

В области стандартов и технических параметров транспортных средств работа будет вестись по следующим задачам:

1) разработка и поддержание единых норм годности для всех типов подвижного состава, учитывающих эффективные сроки службы транспортных средств и их основных агрегатов;

2) разработка единой стратегии транспортной безопасности, направленной на обеспечение устойчивого сокращения аварийности на транспорте;

3) приведение технических стандартов по транспортным средствам и их оборудованию в соответствие с требованиями МСО (ISO) –Международной организации по стандартизации и МЭК (IEC) –Международной электротехнической комиссии, а также международных соглашений и конвенций, заключенных в рамках СНГ;

4) согласование интересов Единого транспортного пространства ТС и ЕЭП в рамках международных организаций.

5) Технологии перевозок пассажиров и грузов предполагается совершенствовать следующими путями:

6) разработка и применение единых стандартов и типовых технологических процессов;

7) развитие мультимодальных, контейнерных, контейнерных и пакетных перевозок грузов, создания терминальных и логистических комплексов;

8) внедрение механизмов повышения эффективности функционирования транспортных систем на основе использования современных логистических и информационных технологий,

9) внедрение спутниковых систем слежения за грузами и подвижным составом;

10) развитие высокоскоростных и скоростных пассажирских и грузовых (ускоренных контейнерных) перевозок;

11) применение современных транспортно-таможенных технологий на внешних границах ТС с целью ускорения контрольных процедур, особенно при перевозках гуманитарных грузов, скоропортящихся продуктов и т.д.;

12) создание объединенных транспортных и экспедиторских компаний в рамках ТС и ЕЭП;

13) разработка, формирование и ввод в действие единых баз данных по расписаниям движения транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки, пассажирским и грузовым тарифам, ставками сборам, лицензионным

и квалификационным требованиям и иной информации, затрагивающей интересы пользователей и поставщиков транспортных услуг;

14) осуществление мер по обеспечению безопасности перевозки и сохранению окружающей среды (включая предотвращение чрезвычайных ситуаций техногенного и социального характера);

Для удовлетворения растущего спроса на качественные транспортные услуги необходимо усиление инновационного направления в развитии транспорта государств-членов ТС и ЕЭП на основе проведения активной и скоординированной научно-технической политики. Задачи повышения технического уровня транспорта и использования передовых технологий должны решаться посредством разработки и внедрения новых технических средств и подвижного состава, обеспечивающих снижение ресурсоемкости, повышение экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности транспортного процесса.

Техническая политика на транспорте должна быть ориентирована на приоритетное использование продукции производителей транспортной техники и оборудования государств-членов ТС и ЕЭП, отвечающим международным стандартам, на основе определения перспектив ее разработки и производства. Для этого необходимо создать систему экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных видов подвижного состава, путевой и иной техники, а также механизмы координации экономических интересов инвесторов, разработчиков, производителей и потребителей указанных технических средств.

Также стоит отметить, что еще одним способом для ЕАЭС интегрироваться в меняющуюся транспортную систему Евразии является развитие авиахабов. В Центральной Евразии крупные авиахабы отсутствуют, в то время как развитие экономической активности в регионе, а также продолжающийся рост числа полетов из Азии в Европу и обратно создают все предпосылки для того, чтобы в этом регионе появились крупные узлы авиасообщения.

Ведущие сибирские города, такие как Красноярск и Новосибирск, имеют хорошие возможности для того, чтобы стать таковыми. Создание в них крупных транспортно-логистических центров даст мощный толчок развитию сервисных производств, которые гармонично дополняют действующую промышленную и научно-образовательную специализацию этих городов и превратят их в значимые центры экономического развития.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог вышенаписанному, можно отметить, что активизация действий, направленных на достижение реальной интеграции, диктовалась необходимостью решения ряда однотипных проблем, присущих экономикам государств-членов союза.

В частности, для Казахстана и России – это преодоление сырьевой направленности экономик, возможное за счет совместного развития сферы высоких технологий. Немаловажной причиной является недостаточный уровень развития обрабатывающих производств, когда экспорт, состоящий главным образом из продукции ресурсопроизводящих отраслей – топливно-энергетических и минерально-сырьевых, находится под влиянием мирового рынка.

Понятно, что при такой структуре экономики, когда основные хозяйственные связи ограничены внутренними рынками, трудно войти в мировое торговое пространство, реализовывать крупномасштабные индустриальные проекты, не имея спроса на ее продукцию.

В то же время следует отметить, что деятельность ЕАЭС призвана стимулировать развитие практически всех направлений государственной макроэкономической политики, движение товаров и услуг, капиталов и рабочей силы. На равных рыночных условиях вовлекается в реальное совместное производство экономический потенциал всех стран с формированием обширного рынка с населением более 170 млн. человек с полным набором всевозможных инструментов, направленных на обеспечение устойчивого и сбалансированного роста.

Однако, не следует забывать о том, что государства ЕАЭС, как весь мир на данном этапе, находятся в ситуации угрозы новых экономических вызовов, одновременно готовя свои экономики к синхронному функционированию в сложной среде Единого экономического пространства. В определенной мере отрицательное воздействие разноплановых вызовов усугубляется и тем, что в экономическом плане члены ЕАЭС не самые эффективные государства в мире.

В связи с этим стоит обратить внимание на развитие транзитного потенциала ЕАЭС.

Одним из направлений развития транзитного потенциала государств-членов ТС и ЕЭП является последовательная интеграция в мировую транспортную систему, что предполагает расширение экспорта транспортных услуг и реализацию интересов операторов железнодорожных перевозок на мировом рынке транспортных услуг;

- 1) реализацию транзитного потенциала государств-членов ТС и ЕЭП за счет повышения привлекательности их железнодорожных коммуникаций для международных транзитных перевозок пассажиров и грузов третьих стран;
- 2) развитие на территории государств-членов ТС и ЕЭП евроазиатских транспортных маршрутов и включение в их состав национальных объектов транспортной инфраструктуры;
- 3) кооперацию и согласованное участие в международных проектах и программах в области транспорта на территории ЕЭП. Рост транзитных перевозок будет обеспечиваться за счет:
- 4) транзитных железнодорожных и мультимодальных перевозок грузов путем развития инфраструктуры евроазиатских транспортных связей и, прежде всего, на направлениях «Запад-Восток»;
- 5) железнодорожных транзитных перевозок путем увеличения количества ускоренных контейнерных и контейнерных поездов и их технического обеспечения, расширения соответствующих мощностей морских портов;
- 6) создания специализированных контейнерных терминалов и сухих портов;
- 7) формирования интегральных объектов мультимодальной транспортно-логистической системы для обеспечения внешнеторговых транзитных перевозок.

Реализация перечисленных приоритетов соответствует потребностям в гармонизации интересов государств-членов ЕЭП при пропуске транзитных пассажи-

ро- и грузопотоков с максимально возможным использованием национальных объектов транспортной инфраструктуры.

Развитие инфраструктуры и транзитного потенциала в период должно быть сосредоточено на реализации следующих основных направлений транспортной политики:

- обеспечения в полном объеме принципа свободы транзита;
- содействие созданию объединенных компаний операторов железнодорожных контейнерных перевозок;
- обеспечение согласованной гибкой тарифной политики;
- принятие мер по облегчению процедур пересечения границ области железнодорожных перевозок на внешних границах ЕЭП;
- согласованное участие в международных проектах и программах, реализуемых (в т.ч. по линии ООН) по развитию евроазиатских транспортных связей.

Растущее в последние годы число «узких мест» в транспортной сфере ТС и ЕЭП в первую очередь связаны с недостаточным уровнем развития инфраструктуры отрасли – сетей, терминалов, вспомогательных технических систем ит.д.

С точки зрения развития интеграции в рамках ТС и ЕЭП одной из ключевых задач в сфере развития инфраструктуры является формирование и развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников.

С целью развития международных транспортных коридоров и устранения узких мест государства-члены ТС и ЕЭП будут разрабатывать, и реализовать совместные программы и проекты, нацеленные на увеличение пропускной способности соответствующих объектов инфраструктуры – железных и автомобильных дорог, портов, аэропортов, логистических комплексов ит.д. Эта задача будет выполняться, прежде всего, посредством строительства новых и модернизацией существующих транспортных коммуникаций.

Основное внимание руководящих органов ТС и ЕЭП будет уделено железнодорожному и автодорожному строительству в пределах международного транспортного коридора Западный Китай – Западная Европа (с выходами через Санкт-Петербург и Минск); строительству и модернизации портов на Балтийском, Черном, Каспийском и Баренцевом морях; строительству и модернизации аэропортов-хабов, ориентированных на обслуживание дальних внутренних перевозок, а также международного транзита по направлениям Европа – Азия и Европа – Северная Америка.

С этой целью будет проводиться работа по привлечению необходимых финансовых ресурсов, а также по разработке механизмов и технологий, обеспечивающих трансформацию привлеченных денег в реальные инвестиции.

В настоящее время, в условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт все больше становится инструментом реализации национальных интересов государств, обеспечения их достойного места в мировой хозяйственной системе. Для государств – участников Таможенного союза эта проблема тем более актуальна, поскольку оптимальный, наиболее короткий путь «из англичан в японцы» пролегает через территорию союзных государств, однако в силу неразвитости транспортной инфраструктуры на постсоветском пространстве транспортная ось Евразии постепенно переносится южнее.



## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Motorization in Russia: challenges and solutions / N.S. Pogotovkina, Z.V. Almetova, Y.N. Gorchakov, S.A. Kosyakov, V.D. Khegay // International Journal of Applied Engineering Research. – P. 34443–34448. – URL: <http://www.scopus.com/results> (датаобращения: 5.11.2016).
2. Альметова, З.В. Интеграция грузопотоков в транзитных транспортных узлах/З.В Альметова// Вестник Юж.-Урал. гос. ун-та. Сер.: Экономика и менеджмент. – 2012. – № 44 (303). – С. 180–182.
3. Альметова, З.В. Повышение эффективности транзитных перевозок в межтерминальных сообщениях (на примере Челябинской области): дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. – М., 2014.– 185 с.
4. Альметова, З.В., Вопросы сокращения порожних пробегов автомобилей при транзитных грузовых перевозках //З.В Альметова, О.Н Ларин Транспорт Урала. – 2012. – № 4 (35). – С. 54–58.
5. Афонин П.Н. Параметрическая оценка таможенных услуг в контуре управления их качеством / П.Н. Афонин, А.Ю. Лямкина // Вестник Российской таможенной академии. – 2013. – № 1. – С. 45-52.
6. Афонцев С.А. Перспективы управления глобальными экономическими процессами / С.А. Афонцев // ЭКО. – 2015. – № 1. – С. 101-113.
7. Афонцев, С.А. Интеграционные дилеммы Единого экономического пространства / С.А. Афонцев // Вестник МГИМО (Университет). – 2012. – № 6. – С. 117-121.
8. Афонцев, С. А. Условия и критерии успешной интеграции: уроки мирового опыта для Таможенного союза / Экономическая наука: методология, теория и практика. Под ред. А.П.Заостровцева / С.А. Афонцев. – СПб.: МЦСЭИ «Леонтьевский центр», 2014. – С. 145-164.

9. Ахметов Д. Выступление на IX международной конференции по транспортно-транзитному потенциалу «Трансевразия-2014» 2014. май 22. URL: <http://seedvo.ru/news/24-05-2014/716/> (дата обращения: 5.11.2016).
10. Байльдинов, Е. Евразийская интеграция: проблемы и ориентиры развития / Е. Байльдинов // Общество и экономика. – 2011. – № 4-5. – С. 159-163.
11. Байнев, В. Подходы к согласованию промышленной политики стран Таможенного союза и ЕЭП: неоиндустриализация и вертикальная интеграция / В. Байнев, В. Винник // Экономист. – 2014. – № 2. – С. 56-64.
12. Байнев, В.Ф. Неоиндустриализация союзного государства Беларуси и России: от конкурентно-рыночной парадигмы к интеграционной доктрине развития / В.Ф. Байнев // Теоретическая экономика. – 2014. – № 3. – С. 30-35.
13. Бакаева, О.Ю. Управление качеством таможенных услуг на современном этапе / О.Ю. Бакаева, О.А. Старкова // Вестник Российской таможенной академии. – 2012. - № 1. – С. 73-77.
14. Балакина, А.А. Регионализация: история, современные тенденции и перспективы / А.А. Балакина // Социально-экономические проблемы развития региональных территориальных систем и механизмы повышения их конкурентоспособности: труды XI Международной конференции молодых ученых. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2013. – С. 16-28.
15. Баландина, Г.В. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России. / Г.В. Баландина, Н.П. Воловик, С.В. Приходько – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2012. – 228 с.
16. Барамзин, С.В. О сущности таможенной деятельности / С.В. Барамзин // Вестник Российской таможенной академии. – 2013. – № 3. – С. 47-52.
17. Барамзин, С.В. Совершенствование состава критериев оценки работы таможенных органов / С.В. Барамзин, С.С. Шапран // Вестник Российской таможенной академии. – 2011. – № 2. – С. 5-10.

18. Барамзин, С.В. Управление качеством таможенной деятельности: монография / С.В. Барамзин – М.: Изд-во Российской таможенной академии, –2009. – 324 с.
19. Борисов, С.М. Таможенный союз: совместное взимание ввозных таможенных пошлин / С.М. Борисов // Деньги и кредит. – 2013. – № 8. – С. 33-36.
20. Бормотова, Е.Г. Интеграционные процессы: практические аспекты совершенствования российской таможни / Е.Г. Бормотова // Экономические стратегии. – 2013. – № 5. – С. 132-135.
21. Бормотова, Е.Г. Межведомственное информационное взаимодействие – элемент совершенствования организации и повышения эффективности деятельности таможенных органов / Е.Г. Бормотова // Транспортное дело России. – 2013. – № 3. – С. 108-110.
22. Бормотова, Е.Г. Организация информационного взаимодействия для обеспечения эффективного таможенного контроля / Е.Г. Бормотова // Вестник Российской таможенной академии. – 2013. – № 3. – С. 86-89.
23. Вардомский, Л.Б. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: учебное пособие для вузов; под общей редакцией д.т.н., профессора В.Г. Глушковой / Л.Б. Вардомский, Е.Е. Скатерщикова. – М.: АРКТИ, 2002. – С. 25.
24. Вардомский, Л.Б. Страны Южного Кавказа: особенности развития и регионального взаимодействия. / Л.Б. Вардомский, А.Г. Пылин, Т.В. Соколова – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 72 с.
25. Вардомский, Л.Б. Транзитная политика России в контексте регионализации постсоветского пространства / Л.Б. Вардомский // Европейський вектор економічного розвитку. – 2012. – № 2 (13). – С. 485-489.
26. Вардомский, Л. Факторы и модели модернизации экономик стран СНГ / Л. Вардомский, А.Шурубович // Мир перемен. – № 3. – 2011. – С. 45–47.
27. ВТО и Таможенный союз: перспективы интеграционного сотрудничества. Материалы IV Международной научно-практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов, преподавателей, практических работников (Саратов 27

мая 2013). Выпуск 4. Сборник научных статей. - Саратов: Издательство «Саратовский источник», 2013. - 137 с.

28. Договор о Евразийской экономической комиссии от 18.11.2011 // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

29. Договор о Евразийской экономической комиссии от 18.11.2011 г. // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

30. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 10.10.2014) // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

31. Договор о создании единой таможенной территории и формировании таможенного союза от 06.10.2007 // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

32. Договор о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве от 26 февраля 1999 г. // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

33. Договор от 10.10.2014. О присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

34. Договор от 23.12.2014. О присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года // Официальный

правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]  
<https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

35. Дорожная карта «Совершенствование таможенного администрирования».  
URL: [http://asi.ru/upload\\_docs/DK/DK%20tamognja.pdf](http://asi.ru/upload_docs/DK/DK%20tamognja.pdf) (дата обращения: 20.11.2016).

36. Евразийская интеграция – опыт и перспективы.  
URL:<http://strategiirazvitiya.com/topic.php?id=158> (дата обращения: 18.11.2016).

37. Ермаков И. Центральная Азия может достичь экономического прогресса // Регион.kg 2014. апрель Эл.ресурс:  
[http://www.region.kg/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1013:2014-04-03-18-27-14&catid=5:obshestvo&Itemid=6](http://www.region.kg/index.php?option=com_content&view=article&id=1013:2014-04-03-18-27-14&catid=5:obshestvo&Itemid=6) (дата обращения: 5.11.2016)

38. Ковалев С.Г. Трансграничные транспортные коридоры и развитие России/С.Г.Ковалев// Трансграничные транспортные коридоры “Восток – Запад”: вызовы для национальной экономики: сб.докл./ под ред. канд. геол.- минер. Наук И.В Прокофьева; Рос.ин –т стратег.исслед. – М., 2015. – С. 56-66.

39. Основные направления совершенствования таможенного администрирования в Таможенном союзе в 2012–2015 годах. URL:  
<http://www.tsouz.ru/news/Documents/P-01-10.pdf> (дата обращения: 20.11.2016).

40. Основные социально-экономические показатели Таможенного союза и Единого экономического пространства. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. [Электронный ресурс]. URL:  
<http://www.eurasiancommission.org>(дата обращения: 20.11.2016).

41. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления.  
URL:<http://www.dvtu.customs.ru> (дата обращения: 29.11.2016).

42. Официальный сайт ЕЭК Таможенного союза. URL:  
<http://www.eurasiancommission.org/> (дата обращения 22.11.2016).

43. Официальный сайт журнала «Эксперт». URL: <http://www.expert.ru> (дата обращения 24.11.2015).

44. Официальный сайт Организация экономического сотрудничества и развития. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oecd.org>(дата обращения: 20.11.2016).

45. Официальный сайт Правительства России. URL: <http://government.ru> (дата обращения 26.11.2016).

46. Портал внешнеэкономической информации МЭР РФ. – Режим доступа: URL: [http://www.ved.gov.ru/mdb/information/restrictive\\_measures/safety\\_procedures/](http://www.ved.gov.ru/mdb/information/restrictive_measures/safety_procedures/) (дата обращения 24.11.2016).

47. Прогноз основных показателей экономического развития государств — членов ТС и ЕЭП на 2014-2016 годы. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. [Электронный ресурс]. URL:<http://eurasiancommission.org>(дата обращения: 20.11.2016).

48. Прогнозы развития мировой экономики и экономик Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. Официальный сайт Всемирного банка. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.worldbank.org>(дата обращения: 20.11.2016).

49. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 января 2015 г. № 5 «Об утверждении Правил электронного обмена данными в интегрированной информационной системе внешней и взаимной торговли» // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

50. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 9 июня 2015 г. № 63 «О Методике анализа, оптимизации, гармонизации и описания общих процессов в рамках Евразийского экономического союза» // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

51. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 18 сентября 2014 г. № 73 «О Концепции использования при межгосударственном информационном взаимодействии сервисов и имеющих юридическую силу электронных документов» // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза

[Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

52. Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития. Пленарные доклады / Материалы Четвертого Международного форума. Москва, 20, 22 октября 2015 г. Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015. - 284 с.

53. Стародубцева Е.Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС / Экономические науки. – 2015. – 10 (131). – С. 139-142.

54. Таможенный кодекс Таможенного Союза. Приложение к Договору о Таможенном кодексе от 27.11.2009 // Официальный правовой портал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://https://docs.eaeunion.org> (дата обращения 30.11.2016).

55. Транс-Евроазиатская логистическая платформа: практика, продукты, рынки // О.Н. Дунаев, В. А. Демин, Д.В. Ежов, Т.В. Кулакова, Д.В. Нестерова – М., 2016. – 64 с.

56. Трунина, Е.В. О некоторых направлениях совершенствования правового регулирования таможенного досмотра / Е.В. Трунина // Таможенное дело. – 2014. – № 1. – С. 7-11.

57. Тулешов, Т.Д. Евразийская интеграция. Построение будущего. / Т.Д. Тулешов –М.: Издание Вольного экономического общества России, 2013. – 244 с.

58. Турбан, Г.В. Таможенный союз России, Казахстана и Беларуси в контексте развития региональных торговых соглашений / Г.В. Турбан // Белорусский экономический журнал. – 2013. – № 3. – С. 57-73.

59. Турланов, Д. А. Подходы к формированию будущей нормативно-правовой базы таможенного сотрудничества России и ЕС / Д.А. Турланов // Вестник МГИМО (Университет). – 2012. – № 3. – С. 137-132.

60. Ушкалова, Д.И. Интеграционные проекты в регионе СНГ: специфика процесса формирования Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана / Д.И.

Ушкалова // Журнал новой экономической ассоциации. – 2011. – № 11. – С. 167-170.

61. Ушкалова, Д.И. Теоретические подходы к исследованию международной экономической интеграции. / Д.И. Ушкалова, М.Ю. Головнин – М.: Институт экономики РАН, 2011. – 44 с.

62. Хапилин, С.А. Обеспечение конвергенции таможенной политики государств-членов Таможенного союза в условиях перехода к Евразийскому экономическому союзу / С.А. Хапилин // Бизнес в законе. – 2014. – № 6. – С. 180-184.

63. Хапилин, С.А. Преференциальная система Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана: модернизационный потенциал / С.А. Хапилин // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2015. – № 1. – С. 193-199.