

## **К вопросу о создании Общего транспортного пространства**

Судя по разворачивающимся процессам политического и экономического взаимодействия, сотрудничества отдельных стран СНГ, стран-членов ЕврАзЭС, на пространстве, по крайней мере, четырех государств – Россия, Казахстан, Белоруссия и Украина, при проявлении соответствующей политической воли, стремления к серьезным преобразованиям в экономике и пр., возможно появление некоего регионального образования, мощной экономической интеграционной группировки. К данной группе стран вполне могут примкнуть и другие страны СНГ. Впрочем, что касается некоторых стран, то их вряд ли реально интересует ЕЭП.

В декабре 2009 г. президенты Белоруссии, Казахстана и России договорились о создании к 1 января 2012 г. ЕЭП. В рамках ЕЭП, в частности, будет создан общий энергетический рынок, а также сформировано единое транспортное пространство.

Создание ЕЭП по определению будет способствовать гармонизации экономических отношений на евроазиатском пространстве бывшего Советского Союза. Гармонизация экономических связей будет и должна способствовать продвижению стран к общепринятым европейским стандартам. Конечно, пока можно говорить о странах ЕврАзЭС, поскольку с 1 июля 2010 г. «заработал» Таможенный Союз.

Очевидно, что к числу критически важных элементов ЕЭП относится формирование «Единого транспортного пространства» (ЕТП). Понятно, что достижение известных «четырёх степеней свободы» - свободное

перемещение рабочей силы, товаров, услуг и капиталов, предусматривает использование в той или иной мере транспортных средств.

Создание реально функционирующего ЕТП предусматривает проведение единой транспортной политики. Вместе с тем, полагаем, что в целом ряде публикаций на тему «единой» и «общей» транспортной пространства и политики отсутствует более-менее точное и приемлемое определение понятий. Указанные понятия нуждаются в уточнении, ибо не вполне корректное понимание сути вызывает неправильную постановку целей и задач.

Целью Общей транспортной политики, создания Общего транспортного пространства является устранение препятствий на границах между государствами-членами интеграционной группировки, что выливается в свободу передвижения физических лиц, например, рабочих, служащих и товаров. Таким образом, общее транспортное пространство является существеннейшим элементом общего экономического пространства. Мы не ошибаемся, когда говорим об этом. Речь идет о создании и функционировании внутреннего рынка транспортных услуг. Такая политика затрагивает определение условий для разрешения предоставления транспортных услуг в пределах какого-либо государства-члена транспортным предприятиям, не зарегистрированным в этом государстве. Если взять автомобильные перевозки, то речь идет об участии автоперевозочных компаний в перевозках грузов и пассажиров в странах-членах.

Теперь что касается единого транспортного пространства (ЕТП). В настоящее время, после распада СССР, ЕТП не существует даже на территории России. В период существования СССР, в обиходе было понятие Единая транспортная сеть (ЕТС). Трудно оспаривать такой подход, ибо государство, законодательство, тарифная система и т.д. и т.п. были действительно едиными. Согласно приюту во времена СССР определению, а оно нам представляется вполне выверенным и

корректным, под ЕТС СССР понималась совокупность всех видов транспорта, обслуживающих сферу обращения, т. е. обеспечивающих доставку продукции из пунктов её производства в места потребления, а также осуществляющих перевозки пассажиров. Социально-экономическое единство транспортной сети СССР определялось общественной государственной собственностью на все основные виды транспорта, что позволяло развивать их по единому народно-хозяйственному плану. В состав ЕТС СССР входили: железнодорожный, речной, морской, автомобильный, воздушный, трубопроводный транспорт, а также линии высоковольтных электропередач (ЛЭП). В ЕТС были включены также подвижной состав и все устройства, необходимые для совершения перевозок.

Позже понятие ЕТС «переросло» в понятие «Единая транспортная система». В ЕТС каждому виду транспорта отводилась та сфера перевозок, в которой его применение давало наибольший эффект. Это было основой транспортной политики государства того времени. Взять, к примеру, перевозки энергоносителей. В 60-80-е гг. транспортировка этих видов грузов носила массовый характер, объемы были большими. Но вопрос о том, как наиболее эффективно их перемещать (например, перевозить универсальными видами транспорта твёрдое и жидкое топливо, либо прокачивать по трубам жидкое и газообразное топливо, сжигать его «на месте» и передавать электроэнергию по проводам) решался комплексно. Поэтому в состав ЕТС включали не только трубопроводный транспорт, но и ЛЭП.

Важной задачей функционирования ЕТС является координация работы отдельных видов транспорта, рациональное распределение грузов по видам транспорта, улучшение организации смешанных перевозок с участием нескольких видов транспорта на основе создания единых технологических процессов работы, в первую очередь в пунктах стыка различных видов транспорта.

Несколько слов об опыте Евросоюза по созданию общего транспортного пространства. До войны автомобильные перевозки и развитие автодорожной инфраструктуры в европейских странах регулировались только на национальном уровне<sup>1</sup>. Повсеместно международные перевозки осуществлялись в рамках разрешительной системы – специальные разрешения выдавались на основе квотирования, при этом работа на внутренних рынках строго контролировалась. Оговаривались зоны перевозок, транспортно-экономические связи, расстояния перевозок, виды перевозимых грузов. Жестко устанавливались тарифы, расценки за работы, которые могло выполнять автотранспортные компании. Все это свидетельствовало о жестком протекционизме, защите национальных рынков, в целом ограничивало коммерческую свободу экономических субъектов. Автотранспортные компании европейских стран не могли открывать в других странах филиалы, водителями транспортных средств и ключевым персоналом могли быть только граждане данного государства.

Законодательные и другие нормативно-правовые акты стран в области транспорта имели существенные различия и, исходя из самой логики протекционизма, носили дискриминационный характер. Надо, правда отметить, что до войны наибольшие объемы грузоперевозок приходились на железнодорожный транспорт, а это – естественная монополия и железнодорожные компании, принадлежавшие главным образом государству, не стеснялись «продвигать» требуемые им законы и регламенты. С годами, развитие сетей автомобильных дорог в Европе, рост грузового автомобильного парка привели к увеличению международного грузооборота на автотранспорте, к структурным изменениям в перевозках. Стали объективно возникать и внедряться транспортные

---

<sup>1</sup> Приводимые суждения и исторические примеры призваны дать некий фон проводимым в рамках ЕврАзЭС дискуссиям о темпах, характере перехода к качественно иной системе сотрудничества в условиях созданного Таможенного Союза. Они дают возможность сопоставить существующие в странах ЕврАзЭС условия развития рынка транспортных услуг с теми, которые уже были в европейских странах с целью корректного выбора планов дальнейших действий. (Прим.авт. – Ю.Щ.).

технологии, которые позже получили название, например, как перевозки «от двери до двери».

После окончания войны страны стали предпринимать шаги по созданию неких международных условий по регулированию перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте. Были предприняты попытки «свести» национальные меры по регулированию автомобильного и внутреннего водного транспорта к некоему общему знаменателю. Железнодорожный транспорт в целом не затрагивался, но впоследствии им стали плотно заниматься в рамках МСЖД – Международного союза железных дорог.

В 1957 г. в результате подписания Римских договоров было создано ЕЭС. Эти действия обусловили необходимость в дальнейшем продвижении идеи о создании общего транспортного пространства. Европейские сообщества продвигались к созданию общего транспортного пространства, в целом, не форсируя события. Специалисты и руководители национальных и наднациональных органов отдавали себе отчет в том, что передача даже незначительных суверенных полномочий наднациональным органам будет происходить не сразу и не в полной мере. Это и понятно, т.к. добровольно отдавать конкурентам даже малые сегменты собственного рынка, потесниться в доходах, заполучить в конкуренты другую культуру сервиса, тарифы и т.д. было сложно, требовалась иная культура менталитета.

Создание Общего транспортного пространства должно проходить параллельно созданию Таможенного Союза, как составляющая процесса сближения экономической политики стран-членов. Это не просто калька, повторение опыта создания Таможенного Союза в соответствии с Римскими договоренностями. Такова логика международной экономической интеграции. При отмене таможенных пошлин в торговле между собой, что, кстати, осуществляется на первом этапе интеграции, в рамках зоны свободной торговли, объективно увеличивает товарооборот и,

следовательно, грузооборот. Отсюда и возникает необходимость в либерализации грузодвижения.

В странах-членах ЕС отдавали себе отчет в том, что для свободного перемещения по территории Сообщества, должны существовать достаточные и эффективные средства передвижения. Соответствующие законодательные нормы, которые устанавливали законодатели, не смогли бы «заработать», если бы физически движение товаров было затруднено или блокировано из-за транспортных проблем. С экономической точки зрения, различные транспортные тарифы, существовавшие в некоторых странах, были бы не меньшим препятствием на пути создания общего рынка транспортных услуг, чем таможенные сборы.

Дело в том, что не только высокие, но и низкие тарифы оказывают влияние на интеграционный процесс. Следование позиции, согласно которой, наша, мол, страна, с низкими транспортными тарифами, при интеграции со странами с высокими тарифами, проиграет, не следует воспринимать «в лоб». Кстати, после создания Таможенного Союза Белоруссия-Казахстан-Россия многие именно так и рассуждали. Во многом это объясняется желанием достичь сиюминутный быстрый успех.

И в ЕЭС первые попытки проведения общей транспортной политики столкнулись с серьезными трудностями. Как отмечают специалисты Международного Союза автомобильного транспорта (IRU)<sup>2</sup>, «... В большинстве стран Западной Европы в тот период транспорт традиционно рассматривался как «общественная услуга», как неотъемлемая составная часть национальной экономической и социальной инфраструктуры, ответственность за которую должно нести национальное государство. В подтверждение этого тезиса выдвигалось множество аргументов. Во-первых, современный транспорт требует огромных долгосрочных капиталовложений. При этом транспортные услуги не могут создаваться «про запас» – они должны предоставляться в тот момент,

---

<sup>2</sup> Единое экономическое пространство: проблемы интеграции в автотранспортном секторе. IRU-ИЦКТП. Москва, 2005. с. 13

когда на них есть спрос. Поэтому производственные мощности в сфере транспорта должны соответствовать максимально возможному спросу. Но это означает, что в остальное время, когда спрос ниже, эти мощности недоиспользуются. Только государство, утверждали сторонники «огосударствления», может выдержать связанные с этим огромные экономические потери. Во-вторых, низкая эластичность спроса и предложения транспортных услуг создает потенциальную возможность разрушительной конкуренции в фазе низкого спроса. В-третьих, транспорт играет важную роль в системе «государства всеобщего благосостояния», которое гарантирует дешевые перевозки отсталым регионам и наименее состоятельным социальным группам. В силу этих причин государства-члены ЕЭС в течение длительного времени не были готовы поступиться своими прерогативами в области транспортной политики».

Первые пару десятилетий функционирования указанной интеграционной группировки торговля транспортными услугами осуществлялась недостаточно полноценно. Дело в том, что данная сфера деятельности только-только образно говоря становилась «на рельсы» и в целом на рождающемся/совершенствующемся рынке транспортных услуг происходили процессы на грани «запрет-разрешение».

Так, в отдельных сегментах транспортных услуг действовали запреты на их предоставление иностранными физическими и юридическими лицами (например, осуществление каботажных перевозок, аренда автотранспортных средств с водителем, погрузочно-разгрузочные работы и др.). Действовали количественные ограничения на оказание определенных видов услуг иностранными юридическими лицами, например, автомобильные перевозки пассажиров и грузов в третьи страны. В те годы практически невозможно было открыть представительство транспортной компании, которая бы функционировала в данной стране на национальных условиях, имея в виду налогообложение, доступ к госзаказам, валютные ограничения, признание квалификации персонала-

нерезидентов. К подвижному составу, особенно к автомобилям, предъявлялись особые технические требования при предоставлении услуг, например, показатели нагрузки на ось, массы и габариты автотранспортных средств и т.д. Не последнее место занимали и таможенные вопросы.

Главный недостаток принятых в 1957 г. документов, как признают это сегодня специалисты, транспортная общественность, состоит в том, что сохранялись правила для наземного транспорта, согласно которым основная часть международных перевозок осуществляется компаниями тех стран, откуда эти перевозки осуществлялись.

В области авиаперевозок регулярные линии подчинялись режиму двусторонних соглашений и соглашений между сертифицированными перевозчиками. Компании по-своему устанавливали правила использования воздушных линий, определения тарифов, распределения мощностей. В морских международных перевозках каботаж между странами контингентировался, в отдельных странах широко использовались правила защиты национального флага.

Проведение единой транспортной политики должно было основываться для достижения трех целей. А именно: 1. Обеспечить свободное движение товаров с соблюдением принципов справедливой конкуренции, включая устранение любой фискальной или тарифной дискриминации; 2. Обеспечить справедливую конкуренцию видов транспорта. В данном контексте возникают определенные проблемы, требующие постепенного разрешения. Отдельные страны поддерживают с помощью дотаций, субсидий отдельные виды транспорта; 3. Создать Общий рынок транспортных услуг.

В Разделе IV Договора в частности отмечается, что в учитывая специфику транспортной отрасли, руководящие органы ЕЭС должны были принять: а) общие правила по осуществлению международных транспортных перевозок грузов, отправляемых с территории или на-



правляемых на территорию государства - члена или пересекающих территорию одного или нескольких государств - членов; б) условия, позволяющие нерезидентам предоставлять транспортные услуги на территории любого государства – члена.

Отдельно отмечалось, что в случае, если применение положений, устанавливающих принципы регулирования транспортных перевозок, использование транспортных средств может нанести существенный ущерб уровню жизни и занятости населения в отдельных регионах или районах, то решения будут приниматься руководящими органами отдельно и на принципах консенсуса. Это было вызвано необходимостью учета принципов и условий адаптации к новым экономическим условиям интеграционного развития, обусловленного, для случая ЕЭС в то время, созданием общего рынка.

В документе отмечено, что без единогласного одобрения со стороны руководящих органов, ни одно государство-член ЕЭС не может принимать положения, регулирующие данную сферу деятельности и которые смогут оказать менее благоприятные, как прямые, так и косвенные воздействия на деятельность транспортных операторов других государств-членов Сообщества относительно транспортных компаний данной страны. Любые меры, предпринимаемые в части касающейся транспортных тарифов и условий, предпринимаемые в рамках цитируемого Римского Договора, должны были учитывать экономическое положение транспортных операторов всех стран.

Создавая на первых порах общее транспортное пространство, в ЕЭС составили некий поэтапный график перехода на новые условия транспортных перевозок. Так, в статье 79, например, указывается, что не позже сроков завершения второго этапа, должна быть отменена любая дискриминация, заключающаяся в применении по отношению к перевозчикам из различных стран-членов различных тарифов и других условий при перевозках одного и того же товара, с использованием од-

них и тех же транспортных коммуникаций и независимо от страны происхождения товара или его назначения.

Не детализируя другие положения Договора, отметим, что правовому обеспечению процесса создания общего транспортного пространства отводится важное место. Так, согласно положениям данного документа, в ЕЭС была создана специальная комиссия по мониторингу и принятию мер по предотвращению случаев дискриминации. Подчеркнем, что при создании того образования, которое сегодня мы знаем как ЕС, страны-члены сознательно шли на делегирование отдельных полномочий, постепенно, тяжело расставаясь с суверенными правами.

В статье 80 указывается, что с началом второго этапа создания общего транспортного пространства запрещалось применение государствами-членами к транспортным операциям, осуществлявшимся внутри ЕЭС, тарифов и условий, содержащих какой-либо элемент поддержки или защиты в интересах одного или нескольких предприятий или отраслей промышленности, если это не санкционировано соответствующими руководящими органами. Руководящие органы, в лице созданной тогда же Комиссии Европейского сообщества, могли действовать по собственной инициативе или по заявлению государства-члена, в части анализа практики применения тарифов и других условий, учитывая, в частности, экономическое положение соответствующих регионов, нужды слаборазвитых районов, а также проблемы районов, существенно затронутых политическими обстоятельствами. С другой стороны, проводился соответствующий мониторинг воздействия тарифов и условий на конкуренцию между различными видами транспорта.

В отдельной статье отмечалось, что различные сборы, которые взимаются с транспортных средств при пересечении границ в дополнение к транспортным тарифам, не должны были превышать разумного уровня, принимая в расчет уже произведенные в связи с этим фактиче-

ские затраты. Была «прописана» убежденность в том, что государства-члены будут стремиться к постепенному уменьшению таких затрат.

Безусловно, создание общего транспортного пространства (ОТП) требует приложения больших сил, как в политическом, так и в экономическом плане. Это многолетний процесс, требующий вдумчивого и неторопливого подхода. ОТП не может быть создано в декларативно-приказном порядке. Хорошо известны документы декабря 1999 г. о создании в 2000 г. общего транспортного пространства Россия-Белоруссия, которое, естественно, создано не было и такая задача стоит до сих пор.

Достаточно долго эта задача решалась на пространстве ЕЭС, хотя, тогда уже была полностью одобрена политика делегирования отдельных суверенных полномочий «наднациональному уровню». Страны ЕЭС в тот период – 50-70-е годы переживали бурный рост экономики. Производились большие объемы промышленной и сельскохозяйственной продукции, страны стали широко использовать вывоз капитала, строились новые предприятия, происходили процессы изменения пропорций в экономике и т.д. и т.п. Безусловно, страны ЕЭС, компании этих стран, требовали от законотворцев новые правила и регламенты, позволявшие действовать в современных условиях.

Конечно же, речь, в первую очередь шла о качественном переходе от международного разделения труда (МРТ) общего типа к единичному.

Таким образом, экономика ЕЭС того времени имела много отличий от экономик стран ЕврАзЭС. Основное отличие состоит в том, что за исключением республики Беларусь, не обладающей сырьем и участвующей в МРТ частного типа, Россия и Казахстан в настоящее время практически представлены экспортными отраслями, занимающими видное место в рамках МРТ общего типа и, отдельными секторами, представляющими международный обмен в «составе МРТ частного типа».

Помятуя об этом и представляя ситуацию в ЕЭС того времени, будем иметь в виду, что непосредственно ситуация ЕЭС в 50-7-гг. не мо-

жет быть прямо воспроизведена в ЕврАзЭС 2000- гг. Разные пропорции и структура хозяйства, темпы роста, инвестиционные процессы и т.д. не дают основания для прямого копирования. Однако опыт есть опыт и, возможно, он даст некую платформу для принятия «непоспешных» решений.

Возвращаясь к процессам формирования общего транспортного пространства в ЕЭС, отметим следующее. Общий транспортный рынок создавался, формировался достаточно долго. Практически во всех сегментах транспортный сектор оставался в странах ЕЭС (а это исключительно характерно для стран ЕврАзЭС) достаточно жестко регулируемым и замкнутым на национальном уровне.

В 1985 г. Европейский парламент по существу вынудил Суд ЕС констатировать – для продвижения вперед необходимо внести постановления и рекомендации в части развития свободной конкуренции и создания условий для углубления интеграции. Для создания реального общего рынка транспортных услуг были сформулированы такие серьезные положения, сыгравшие весьма важную роль:

- в области автомобильных перевозок была проведена прогрессивная отмена количественных ограничений (квот), любая автомобильная компания получила право оказания каботажных услуг в любой стране-члене ЕС, а компании, осуществлявшие пассажирские перевозки получили возможность работать на рынках стран-членов;

- в области перевозки грузов водным транспортом были приняты нормы, предоставляющие компаниям право свободного оказания услуг и свободы каботажа;

- в области морских перевозок между государствами-членами была предоставлена свобода оказания услуг для всех европейских транспортных компаний;

- были приняты меры по постепенной либерализации рынка авиатранспортных услуг между странами-членами путем сокращения прав

правительств ограничивать мощности и доступ на рынок и путем изменения системы определения и утверждения тарифов.

Однако даже после принятия таких мер между странами оставались неразрешенные проблемы и, по большому счету, даже в середине 90-х годов Общий транспортный рынок, пространство, в полной мере не функционировали. Так, в области морского транспорта продолжалось определенное противостояние между странами севера Европы и Юга. Север стремился к быстрому достижению открытости, Юг (Греция, Италия, Португалия) были склонны к осторожному подходу к либерализации. В области наземного транспорта страны все-таки продолжали оказывать поддержку национальным компаниям, путем контингентирования, защищаясь существующими административными условиями. На железнодорожном транспорте существенную роль играли финансовые аспекты (положения компаний).

Одной из форм, направлений деятельности, методологией, если сказать по-другому, перехода к общему пространству, была выбрана политика создания транспортных сетей и через них, скажем так, технологически, перейти к достижению поставленных целей.

Трансьевропейские сети должны обеспечить связь европейских регионов и национальных сетей при помощи современной и эффективной инфраструктуры. Они необходимы для беспрепятственного функционирования внутреннего рынка, поскольку обеспечивают бесперебойное предоставление товаров и услуг и перемещение лиц.

Правовым основанием функционирования Трансьевропейских сетей (TEN) является глава XV Договора о создании Европейского Сообщества. Трансьевропейские сети существуют в трех отраслях: - Транспорт: Трансьевропейские сети охватывают дорожное и комбинированное транспортное сообщение, а также внутреннее судоходство, морские порты и европейскую сеть скоростных дорог. Сюда также относятся навигационные системы типа GALILEO, европейская система спут-

никовой

навигации.

- Энергетика: Трансъевропейские сети охватывают сферы энергоснабжения и газификации. Их целью является создание внутреннего рынка энергоресурсов и обеспечение надежности снабжения.
- Телекоммуникация: Трансъевропейские сети направлены на развитие электронных услуг на основе телекоммуникационных сетей. Эти услуги в большой степени концентрируются на предоставлении общественных услуг и находятся в центре инициативы «Европа – информационное общество для всех».

Средства, выделяемые из бюджета на развитие Трансъевропейских сетей, дополняются финансированием Европейского фонда регионального развития, Фонда единения, Европейского инвестиционного банка и Европейского инвестиционного фонда.

Уже в Едином европейском акте (1986 г.) подчеркивалось, что функционирование внутреннего рынка и достижение цели экономического, социального и территориального единства тесно взаимосвязаны. Связь и взаимодействие отдельных государственных инфраструктур стали ключевым фактором для единого регионального планирования в Европейском Сообществе.

Вступление в Союз центрально- и восточноевропейских стран придает Трансъевропейским сетям еще большую значимость, поскольку они при этом распространяются на весь европейский континент. Кроме того, эффективное соединение Трансъевропейских сетей с сетями стран, граничащих с востока (Россия и другие страны СНГ) и юга (средиземноморский регион), является важнейшим вкладом в достижение большей пропорциональности и стимулирование экономического развития

Управление транспортной отраслью как единой транспортной системой предполагает:

развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;

сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;

координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта;

согласование интересов и объединение усилий различных уровней исполнительной власти в развитии транспортной системы и «стыковку» транспортных систем отдельных регионов;

регулирование межвидовой конкуренции;

формирование на транспорте единого информационного пространства;

согласование интересов и объединение усилий государств.

Одним из путей объединения в общее пространство специалистами ЕС видится дальнейшее внедрение интермодальных перевозок, которые предусматривают перевозку грузов по всему маршруту следования по одному грузоперевозочному документу. Специалисты Евросоюза пошли дальше и используют несколько иной подход, трактуя термин «интермодальность»<sup>3</sup>. Это и понятно. ЕС представляет собой мощную интеграционную группировку, которая стремится на практике реализовать основной «идеологический подход» функционирования единого рынка, общего таможенного пространства: внедрение четырех степеней свободы – свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Сюда же можно отнести и свободу движения информации. Специалисты ЕС не просто провозглашают необходимость использования интермодального транспорта и т.д. и т.п. Они несколько глубже рассматривают вообще само понятие «интермодальность», разбивают его на отдельные сегменты и пытаются выявить его новые качества.

---

<sup>3</sup> Intermodality and Intermodal Freight Transport in European Union: A System Approach to Freight Transport—Strategies and Actions to Enhance Efficiency, Services and Sustainability. European Commission, Directorate General DG VII, COM/97/243, Brussels, Belgium. EC.1997. p. 22.

Интермодальность, с их точки зрения, представляет собой характеристику транспортной системы, которая позволяет использовать на интегрированной основе минимум два вида транспорта для осуществления перевозок по технологии «от двери до двери» в рамках транспортной цепочки. Это качественный показатель уровня интеграции между различными видами транспорта<sup>4</sup>. То есть, транспорт рассматривается как важнейшая составляющая всего процесса экономической интеграции в Европейском Союзе.

В этой связи, трактуя данное понятие, бóльшая интермодальность предполагает бóльшую интеграцию и дополняемость между видами транспорта, которая, в свою очередь, обеспечивает бóльшую эффективность транспортных систем и бóльший их размах. Дополнительно ЕС вводит еще два понятия: «интероперабельность» и «интерсоединяемость»<sup>5</sup>. Эти термины используются в качестве дополнительных элементов для характеристики интегрируемости услуг для технологий «от двери до двери». Отметим, что сейчас уже трудно сказать, кто впервые ввел в научный оборот два последних термина. Помимо многочисленных статей европейских авторов, пытливым читателем найдены материалы на аналогичную тематику авторов из США, Канады и Австралии.

Рассмотрим подробнее суть указанных понятий.

Интероперабельность – в основном относится к использованию стандартных и совместимых<sup>6</sup> инфраструктур, технологий, удобств и оборудования, характеристик транспортных средств (размеров). Все это включает техническое и операционное (процедурные) единообразие,

---

<sup>4</sup> Transport Intermodality, Task Force. European Commission, Directorate General DG-VII. Belgium, Brussels, 1995.

<sup>5</sup> Trans-European Rail Freight Freeways. European Commission, Directorate General DG VII, COM/97/242, EC, Brussels, Belgium, 1997.p. 15

<sup>6</sup> Отметим, что указанная ситуация возникает тогда, когда две (или более) взаимодействующие транспортные системы не имеют никаких видимых значительных препятствий для осуществления кооперационного взаимодействия. Совместимость достигается тогда, когда технические аспекты позволяют достичь максимального взаимодействия и нисколько не мешают производственному процессу. (Прим.авт. – А.Г.).



которое может быть применено транспортными предприятиями для эффективного продвижения услуг «от двери до двери». Одновременно, все это снижает многочисленные барьеры между видами транспортных систем (например, институциональных, законодательных, финансовых, физических, технических, культурных, политических).

В данном случае уместно привести следующий пример. Железные дороги Германии и Бельгии взаимодействуют между собой на высочайшем уровне, они интероперабельны. А вот грузовой автомобильный транспорт Австрии и Швейцарии не является интероперабельным из-за того, что существуют различия в законодательстве относительно весовой нагрузки на дорожное полотно и различаются сборы за пользование дорогами<sup>7</sup>. Отсюда вопрос – потери от «неинтероперабельности» между Австрией и Швейцарией при осуществлении автоперевозок выше по транспортной составляющей, чем при перевозках между Австрией и Германией? Ответ ясен.

Что означает «интероперабельность» для конкретного вида транспорта? Например, для железнодорожного?

Во-первых, специалисты ЕС отмечают два основных условия, при которых возможно осуществление «интероперабельности»: а) наличие узаконенных технических условий и б) наличие административных условий.

Под первым условием понимается четыре позиции: 1. инфраструктура (ширина колеи, допустимый клиренс, соответствие электросистем, ширина и высота туннелей, соответствие сигнальных систем, систем безопасности движения и т.д.); 2. подвижной тяговой состав (системы контроля движения, электросистемы, ширина (колеи-вагонные пары), системы связи, тормозные системы и системы сцепки и т.д.); 3. внедре-

---

<sup>7</sup>

Instruments of Transport Policy. European Commission, Directorate General-DG VII, Brussels, Belgium, EC, 1998. <http://europa.eu.inf/>, p. 1

ние ERTMS<sup>8</sup>; 4. разработка новых условий для регистрации локомотивов и вагонов.

Что касается административных условий, то основной акцент делается на улучшение качества железнодорожных перевозок. А именно: 1. ликвидация барьеров, связанных с наличием «местного национально-административного мышления» и замена их на системы электронного управления; 2. ликвидация различий в подходах к управлению железнодорожным транспортом в зонах ОСЖД (членами организации являются страны с колеей 1520 мм) и КОТИФ (страны ЕС); 3. дальнейшее упрощение нормативно-правовых актов в части касающейся таможенного оформления, других транспортных законов и «выход или приближение» к нормативно-правовым подходам автомобильного транспорта; 4. принятие мер по снижению времени простоя на погранпереходах; 5. выстраивание взаимоприемлемых телекоммуникационных систем и повсеместное внедрение стандартной телематики.

Интерсоединяемость означает горизонтальную координацию видов транспорта для получения интегрированных «от двери до двери» транспортных услуг. В качестве предварительного условия для выстраивания такой координации является наличие технологий по трансшипменту/передаче, оборудования и соответствующих средств, сложных систем наблюдения и управления, а также подготовленного и образованного персонала.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> ERTMS - European Rail Traffic Management System (Европейская система по управлению железнодорожным движением. Суть проекта, который внедряется в странах ЕС, состоит в создании такой системы управления движением на железной дороге, которая бы позволяла железнодорожным составам беспрепятственно проходить погранпереходы. Дело в том, что в каждой стране имеются свои особенности и не все страны связаны такой системой сигнализации и т.д. В настоящее время создаются системы, с помощью которых составы смогут проходить со скоростью до 500 км в час в процессе движения из одной страны ЕС в другую. Основная задача – интероперабельность.

Отметим, что в рамках СНГ такая задача пока не ставится. Более того, сложившийся железнодорожный ход (южный ТРАНССИБ) на Сибирь через Казахстан, сегодня «выпрямляется», строится новая ветка, которая «огихает» казахстанскую территорию. Это пример чисто логистический.

<sup>9</sup> Integrated Strategic Infrastructure Networks in Europe. European Commission DG VII, Final Report of the Action COST 328, Luxembourg, EC, 1998, p. 111

Интермодальность, интероперабельность, интерсоединяемость – эти понятия имеют свою теоретическую значимость и их суть состоит в формулировании неких рамок, возможностей интеграции различных видов транспорта (горизонтальная интеграция) с целью использования имеющихся возможностей для более эффективного и действенного использования цельности ориентированных на потребителя услуг «от двери до двери» (вертикальная интеграция), побуждая/подстегивая конкуренцию между логистами и транспортными операторами в рамках одного или разных видов транспорта и сдерживания (снижения) негативного влияния транспорта на окружающую среду.<sup>10</sup>

В программном документе Евросоюза<sup>11</sup> «Интермодальность и интермодальные грузовые перевозки» отмечается: «Продвижение интермодальных технологий является перспективным и инновационным политическим инструментом, который может оказать существенную поддержку всей транспортной системе и способствовать ее большей сбалансированности и эффективного использования имеющихся транспортных возможностей (инфраструктуры, подвижного состава, оборудования для погрузки-разгрузки и т.д.)».

Большая интермодальность означает большую интегрированность и дополняемость между видами, что имеет целью повысить эффективность транспортных систем. Экономической основой интермодальности служит то обстоятельство, что индивидуально, перевозку грузов каждым видом транспорта можно довести до высокого уровня, но большую эффективность, синергетический эффект можно получить путем интеграции, использования их лучших возможностей на протяжении всей логистической цепочки.

---

<sup>10</sup> Intermodality and Intermodal Freight Transport in European Union: A System Approach to Freight Transport—Strategies and Actions to Enhance Efficiency, Services and Sustainability. European Commission, Directorate General DG VII, COM/97/243. Brussels. Belgium. EC. 1997. p. 22.

<sup>11</sup> Intermodality and Intermodal Freight Transport In The European Union. A System's Approach To Freight Transport Strategies And Actions To Enhance Efficiency, Service And Sustainability. Communication From The Commission To The European Parliament And The Council. Brussels. 2002.

На сайте ЕврАзЭС Департамент транспортной политики и рыночной инфраструктуры разместил статью «Единое транспортное пространство ЕврАзЭС», в которой представлено, как нам кажется, официальное видение данной проблемы аппаратом организации<sup>12</sup>. Статья, безусловно, интересна, но не во всем убедительна, вызывает некоторые вопросы. Это единственный такого рода материал, в котором международная интеграционная организация предприняла попытку прояснить отдельные положения, связанные с созданием ЕТП.

ЕврАзЭС, в соответствии с регламентом своей деятельности, приступило к реализации Концепции формирования Единого транспортного пространства, утвержденной 25 января 2008 г. решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств.

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

Данное определение показывает: достигнуто понимание важности этой задачи на уровне президентов стран-участниц, министров и министерств, которые работают в транспортной отрасли. Понятие охватывает деятельность всех видов транспорта, поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, независимо от места регистрации и формы собственности.

---

<sup>12</sup>

В качестве автора статьи выступает советник департамента Ю.Волчок. (Прим.авт.-Ю.Щ.).

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

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

Страны ЕврАзЭС, указывается в статье, уже присоединились к полутора десяткам конвенций и соглашений ЕЭК ООН по транспорту. всего ЕЭК ООН разработала 25 основных документов. В рамках СНГ страны-члены ЕврАзЭС присоединились к 12-16 секторальным соглашениям и конвенциям СНГ из 20 действующих документов.

В тексте концепции отмечается необходимость в скорейшей ликвидации разрыва между развитием дорожно-транспортной сети Сообщества и ростом объемов перевозимых грузов, динамика которых, как предполагается, будет достаточно высокой.

В принципе определены основные транспортные коридоры и маршруты для приоритетного развития за счет бюджетных затрат и частных инвестиций. Планируется модернизация транспортных узлов с целью увеличения пропускной способности. По мнению ЕврАзЭС, национальные проекты стран-членов в сфере транспорта вполне учитывают перспективные изменения, сориентированы на прогнозируемый рост нагрузки на существующую транспортную систему. Совместная же работа

в рамках Сообщества позволит каждой стране определить экономическую целесообразность строительства объектов и снизить их стоимость за счет совместных действий. С таким утверждением, конечно же можно согласиться, поскольку это подразумевает экономический рост.

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

Следующим важным моментом рассматривается транзитный потенциал ЕврАзЭС, под которым понимается совокупность внешних и внутренних факторов и условий, определяющих возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международного транзита через свою территорию. Эффективность использования транзитного потенциала, по мнению авторов, определяется способностью государства в полной мере реализовать имеющиеся возможности.

Реальная ситуация говорит о том, что грузопотоки из Европы в страны АТР и обратно идут минуя территорию стран ЕврАзЭС. Имеется информация, согласно которой доходы от морского фрахта в обход ЕврАзЭС составляют 23 млрд. долл. в год, а доходы от транзита через

страны ЕврАзЭС – всего 0,02 млрд. Эффективное использование имеющегося потенциала стало бы одним из способов пополнения государственных бюджетов.

Серьезное внимание Концепция ЕврАзЭС уделяет ликвидации разного вида барьеров при осуществлении перевозок между странами. Административно-фискальные барьеры, разрешительные системы и порядок квотирования, взимание значительного количества необоснованных транспортных сборов на дорогах ведут к дискриминации перевозчиков, снижают привлекательность этого вида деятельности для частного бизнеса.

Замедляют транспортный процесс, по мнению авторов, недостаточная плотность инфраструктурных объектов на единицу дорог и их низкое качество, различные трансграничные барьеры на преодоление которых зачастую тратится до 30% времени всего рейса.

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

Планируемые экономические показатели от ратификации Концепции:

- транспортная составляющая в стоимости товаров, произведенных в странах Сообщества, может быть снижена не менее чем на 7-8%;

- объем транзитных перевозок будет увеличен на 150 млн. тонн грузов;

- за 12 лет реализации Концепции в транспортной и смежных отраслях будут созданы не менее 100 тысяч новых рабочих мест;

-уровень загрязнения окружающей среды от вредных выбросов транспортной отрасли в совместных проектах ЕврАзЭС снизится не менее чем на 15%;

-во все инвестпроекты будет вложено до 52 млрд. долларов частных инвестиций.

Участие в основных инвестиционных проектах ЕврАзЭС по развитию только транспортной инфраструктуры до 2020 г. предусматривает следующий вклад со стороны государств-участников ЕврАзЭС: Беларусь – 1,5 млрд.долл. (4 проекта), Казахстан – 8,7 млрд.долл. (5 проектов), Киргизия – 0,42 млрд.долл. (2 проекта), Таджикистан – 0,62 млрд.долл. (2 проекта), Россия – 40,52 млрд.долл. (56 проектов), Узбекистан – 1,02 млрд.долл. (5 проектов).

Общий результат реализации Концепции формирования ЕТП ЕврАзЭС – 74 проекта на общую сумму инвестиций в 52,78 млрд.долл. Предполагается в основном завершить формирование ЕТП к 2015 году, а окончательно к 2020 году.