2. ИНФОРМАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА, ЭКОЛОГИЗАЦИЯ, ТРАНСПОРТНЫЙ СОЮЗ – ДОМИНАНТЫ ГЛУБОКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

И.Е. Левитин,
Министр транспорта Российской Федерации

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СОЮЗА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЕврАзЭС*

Прежде всего о некоторых показателях экономического развития стран ЕврАзЭС.

Растут объемы перевозок пассажиров и грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и третьими странами. Зачастую такие перевозки осуществляются транзитом по территории соседних государств – членов ЕврАзЭС. Так, объем перевозок грузов государств – членов ЕврАзЭС в третьи страны через морские порты России составил в 2005 году примерно 10 млн т. Устойчивый рост торговли между Китаем и Евросоюзом приводит к ежегодному десятипроцентному приросту контейнерных потоков между двумя этими крупнейшими центрами производства и потребления.

Активно развивается транспортная интеграция в рамках ЕврАзЭС. Формируется качественно новая многосторонняя нормативно-правовая база в сфере транспортных отношений. Активно работает и Совет по транспортной политике ЕврАзЭС, главной задачей которого является разработка конкретных мер по формированию Единого транспортного пространства, общего рынка транспортных услуг и эффективному использованию транзитного потенциала государств Сообщества.

Подготовлен проект Концепции формирования Единого транспортного пространства, определяющий приоритеты транспортной интеграции. На основе концепции планируется разработать Программу формирования Единого транспортного пространства. Государства – члены ЕврАзЭС совместно с международными организациями целенаправленно работают над устранением барьеров на транспорте. Реализуются национальные и межгосударственные программы и проекты по согласованному развитию транспорта. В РФ Федеральная целевая программа «Модернизация транспор-

* По материалам выступления на межпарламентских слушаниях «Вопросы правового обеспечения формирования Транспортного союза и реализация транзитного потенциала ЕврАзЭС» 15 ноября 2006 года.

тной системы России» выполняется на основе Транспортной стратегии России на период до 2020 года.

Вместе с тем, существенными недостатками остаются диспропорции в развитии транспорта в отдельных государствах, а также в его эксплуатационной деятельности. Требуют улучшения экономические и качественные показатели перевозок, в том числе показатели скорости, безопасности и экологичности. Высок износ значительной части объектов транспортной инфраструктуры и уровень старения подвижного состава на всех видах транспорта. Значительная часть парка подвижного состава не соответствует международным экологическим и эксплуатационным требованиям. В недостаточной степени используются имеющийся транспортный потенциал и выгодное географическое положение государств ЕврАзЭС для развития экспорта транспортных услуг в направлении Европа – Азия. Требует решения проблема подготовки и повышения уровня квалификации кадров для транспорта.

В связи с этим весьма полезными, на мой взгляд, являются ежегодные встречи ректоров транспортных вузов стран Содружества Независимых Государств под эгидой Международной ассоциации высших учебных заведений транспорта, членами которой являются 50 профильных институтов.

Все эти проблемы должны решаться, в том числе совместно, в рамках формирования Транспортного союза и Единого транспортного пространства.

Сейчас наиболее динамичное развитие транспортные сообщения получили на российско-казахстанском направлении. Имеется необходимая нормативная база для функционирования паромного сообщения между портами России и Казахстана на Каспии. Близится к завершению совместное строительство автомобильного мостового пограничного перехода через реку Кигач на автотрассе Астрахань – Атырау, который сократит путь государствам Центральной Азии в Европу.

Вместе с тем у нас перед глазами пример Европейского союза, который сформировал Единое транспортное пространство и Общий рынок транспортных услуг в первую очередь путем изменения законодательства и использования принципиально новых подходов, выразившихся в появлении наднационального транспортного регулирования. Достигнутая высокая эффективность функционирования европейской транспортной системы является результатом создания единого правового поля, отсутствия взаимной дискриминации европейских транспортных компаний, взаимного расширения доступа к рынку транспортных услуг в отдельных странах. Удельный вес транспортной составляющей в цене европейских товаров снизился до уровня 10-12%. (В Российской Федерации он – 25–30%). Соответственно мы не можем игнорировать опыт Евросоюза в области транспорта.

Евразийское экономическое сообщество ставит перед собой не менее грандиозные задачи. Уже в ближайшие годы должны быть сформированы Единое транспортное пространство и Общий рынок транспортных услуг. В развитие Соглашения о формировании Транспортного союза подписано, например, Соглашение о международном автомобильном сообщении – практически первое многостороннее соглашение о транспортном сообщении в рамках ЕврАзЭС.

Но остаются несогласованными многие технологические, тарифные, налоговые и иные вопросы межгосударственных транспортных связей. В частности, в процессе реализации многосторонних соглашений должны быть, наконец, унифицированы режимы двусторонних перевозок пассажиров и грузов.

Большое значение будет иметь разрабатываемая Интеграционным Комитетом ЕврАзЭС Программа формирования Единого транспортного пространства, которая должна определить параметры и этапы транспортной интеграции, а также меры, которые необходимо предпринять для реализации «четырех свобод»: свободы перемещения людей, товаров, услуг и капиталов.

Вклад в этот процесс должна внести и Межпарламентская Ассамблея, поскольку до сих пор отсутствует основанная на четких, законодательно оформленных принципах единая и скоординированная государственная политика в сфере регулирования транзитных перевозок, включая процедуры упрощения пересечения границ.

Обеспечение свободы транзита на всей территории Сообщества должно стать предметом особой заботы Интеграционного Комитета, Межпарламентской Ассамблеи и Министерства транспорта России.

Государства – члены ЕврАзЭС должны обеспечить согласованное присоединение к основополагающим соглашениям и конвенциям в области транспорта, разработанным и действующим в рамках ИКАО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и других международных организаций, в том числе к Варшавской конвенции ИКАО, протоколам и конвенциям, дополняющим ее, к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов, а также к соглашениям и конвенциям, заключенным в рамках СНГ, в частности, к Соглашению о гармонизации систем воздушного движения в государствах – участниках СНГ, Соглашению о введении единого сертификата взвешивания транспортных средств и целого ряда других.

Наконец, мы должны стремиться к расширению сферы распространения национального режима на всех видах транспорта и всех направлениях транспортных связей для транспортных компаний Сообщества, полностью исключить практику взимания дискриминационных сборов и платежей, отказаться от практики противодействия конкуренции между отдельными поставщиками транспортных услуг. Только через расширяющийся доступ к рынкам, конкуренцию и снижение тарифов для конечных потребителей это возможно сделать.