

Мухтар Е.С., Маденова М.С.

**Основные проблемы международных перевозок по международным транспортным коридорам в рамках ЕАЭС**

В данной статье рассматриваются основные проблемы при осуществлении перевозок по международным транспортным коридорам. Существующий транспортный потенциал и развитие транзитных перевозок по транспортным коридорам имеет огромное значение для стран в составе ЕАЭС. В статье показаны проблемы, существующие в государствах-членах ЕАЭС, создающие трудности для полноценного развития интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта. Исследованы ряд физических и нефизических барьеров транспортных коридоров и приведены задачи, решение которых может повысить эффективность работы транспортной системы, что необходимо для роста конкурентоспособности и развития экономики страны.

**Ключевые слова:** Единое транспортное пространство (ЕТП), Евразийский экономический союз (ЕАЭС), физические барьеры, нефизические барьеры, транзитный потенциал, гармонизация.

---

Mukhtar E.S., Madenova M.S.

**Key issues in international transportation by using international transport corridors within the EAEU**

This article discusses the main challenges for the transport of international transport corridors. Existing transport capacity and the development of transit along the transport corridors is of great importance for countries within the Community. In the article are shown the problems existing in member states of EAES, creating difficulties for full development of integration of motor and railway transport. Investigated a number of physical and non-physical barriers to transport corridors and are given tasks that can improve the efficiency of the transport system, it is necessary for the growth and competitiveness of the economy.

**Key words:** intelligent transportation system (ITS), the Eurasian Economic Union (EAEU), physical barriers, physical barriers, transit potential harmonization.

---

Мухтар Е. С., Маденова М. С.

**ЕАЭО аумағындағы халықаралық транспорт дәліздер бойынша орындалатын халықаралық тасымалдың негізгі мәселелері**

Мақалада халықаралық транспорт дәліздері бойынша орындалатын халықаралық тасымалдың негізгі мәселелері қарастырылады. Бар транспорт әлеуеті және транспорт дәліздері бойымен өтетін өткінші тасымалдың дамуы ЕАЭС құрамындағы елдер үшін алып мағына ойнайды. ЕАЭС мүшесі болып саналатын мемлекеттерінде автомобильдік және теміржол көлігінің шоғырлануының толық дамуына кедергі жасайтын аса маңызды мәселелер анықталған. Атқарылған жұмыс бойында транспорт дәліздерінің физикалық және физикалық емес кедергісінің қатары зерттелген. Сонымен қатар, транспорт жүйесінің жұмысының тиімділігін жоғарлату, ел экономикасының бәсекеге қабілетті болуы үшін және даму-өсу үшін қажетті жолдары мақалада келтірілген.

**Түйін сөздер:** біртұтас транспорттық кеңістік, еуразиялық экономикалық одақ, физикалық кедергі, физикалық емес кедергі, транзит әлеуеті, үйлестіру.

**ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕ-  
МЫ МЕЖДУНАРОД-  
НЫХ ПЕРЕВОЗОК  
ПО МЕЖДУНАРОД-  
НЫМ ТРАНСПОРТНЫМ  
КОРИДОРАМ  
В РАМКАХ ЕАЭС**

Единое транспортное пространство было создано с целью, в основе которой заключается обеспечение единства транспортных процессов и систем, формирование специальных условий, предоставляющих свободное перемещение грузов, транспортных средств и пассажиров на территории Евразийского сообщества.

Основные задачи для создания ЕТП [1]:

согласованность правового регулирования деятельности транспорта, основанное на нормах согласно законодательству;

приведение к единообразию технических стандартов и технологий в государствах, входящих в состав ЕАЭС;

ликвидация всяких ограничений в правах поставщиков транспортных услуг из разных государств в составе ЕАЭС;

предоставление свободного перевоза грузов, а также перевозки пассажиров, использование транзитно-транспортных ресурсов государств-членов ЕАЭС с достижением результатов их деятельности;

максимальное использование накопленного государствами-участниками СНГ опыта слияния транспортных систем (в отрасли железнодорожного транспорта, в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства);

стандартизация основ становления тарифной политики;

унифицирование положения об общеобязательном страховании обязательств перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

осуществление единой политики в области транспортной безопасности, сохранности перевозок и уменьшение отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду.

При установлении связей между государствами для создания Единого транспортного пространства необходимо усовершенствование элементов транспортной системы.

Продуктивность и совместимость технологий разных стран зависят от улучшения параметров транспортных средств, следствием чего является безопасность процесса транспортировки. Чтобы достичь этого, необходимо сконцентрировать усилия на устранение инфраструктурных и технических барьеров, возникающих при транспортной деятельности между разными странами.

Эксперты оценивают объем торговли между Европейским сообществом (ЕС) и АТР в 1 трлн. долларов. Однако только около одного процента от общего объема грузоперевозок между указанными регионами используют международные транспортные коридоры ЕАЭС.

Использование транспортного потенциала и развитие перевозок по транспортным коридорам ЕАЭС с каждым годом приобретает огромное значение. Однако при осуществлении данных действий возникает ряд затруднений. При этом следует учитывать факт, что для разного вида транспорта в транзитном бизнесе существует разный набор проблемных вопросов.

Определим основные проблемы, существующие в странах в составе Евразийского экономического союза, создающие трудности для полноценного развития интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта.

Известны проблемы следующего вида [2]:

- низкий уровень гармонизации и унификации законодательств в сфере транспортной инфраструктуры;

- техническая несовместимость транспортных процессов;

- отсутствие единых правил конкуренции в области транспорта и неэффективность эксплуатации его транзитного потенциала;

- наличие трудностей при перевозке пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств.

Относительно последнего пункта, существует два вида таких проблем – нефизические и физические барьеры, затрудняющие развитие транзитного ресурса.

К физическим барьерам относятся затруднения следующего типа:

- недостаточно удовлетворительное состояние путей сообщения – автомобильных, железных дорог, искусственных сооружений на них;

- несовременный и ветхий парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не имеющие высокую пропускную способность. Следовательно, есть сложности в увеличении скорости и объема перевозок;

- отклонение качеств дорог от установленных международных стандартов качества (разноколейность – страны СНГ используют колеи шириной 1520 мм, в то время как в странах Европы и Азии ширина колеи железных дорог равна 1435 мм);

- низкая пропускная способность переходов через границу и логистических центров;

- неразвитые логистическая и коммуникационная сети, пункты придорожного сервиса.

- Барьеры нефизического характера [2]:
  - задержки при переходе через границы без обоснованных причин;

- различные пошлины и дополнительные налоги со стороны местных органов управления и органов контроля;

- медленное таможенное оформление на погранпереходах, в значительной мере задерживающее транспорт;

- постоянная систематическая проверка по определению веса груза и т.п.;

- непредусмотренные проверки в виде досмотров в пути; вскрытие опечатанных транзитных контейнеров в принудительном порядке;

- слабо согласованные тарифы на перевозки в странах СНГ (существенные различия цен на перевозки в странах СНГ, несмотря на существующие соглашения на международном уровне);

- неполная гармонизация миграционной политики (в соответствии с законодательством различных государств-членов ЕАЭС, водителям-перевозчикам грузов разрешен разный срок времени пребывания в странах).

Существование нефизических преград (так называемых «барьерами» в контексте транспортных коридоров), замедляющих развитие транзитных перевозок в регионе и способствующих к значительным задержкам транспорта считаются наиболее важными проблемными моментами. Результат простоя грузов на границе – потеря времени, утрата доверия клиентов, денег и др. Итогом этого становится потеря главного преимущества конкурирующих видов транзитных путей: сухопутных и морских транзитных перевозок.

Среди наиболее значимых различий в области автотранспортного комплекса стран ЕАЭС можно указать следующие[3]:

- несхожий потенциал автотранспортных комплексов: Беларусь - нетто-экспортер автотранспортных услуг, Российская Федерация – нетто-импортер. Существующий на сегодня автомобильный парк Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана пока не позволяет им полноценно удовлетворять спрос на внешние транспортные услуги;

- различная интенсивность и степень модернизации подвижного состава с целью приведения его в соответствие с современными европейскими нормами;

- различный уровень развития законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей сферу автотранспорта;

- различные уровни налогообложения и ва-

лютного регулирования поставщиков автотранспортных и экспедиторских услуг;

существование различий при проведении таможенных процедур по оформлению перевозимых автомобильным транспортом грузов (процедуры проверки и досмотров грузов);

различия регулирования транзитных перевозок грузов через национальную территорию (в т. ч. закрепленные в двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении);

несовместимые системы дорожных налогов и сборов; различия в регулировании доступа на рынок автотранспортных и экспедиторских услуг (включая критерии лицензирования, допуск к профессии и другие методы государственного регулирования).

В ходе исследования были выделены отдельные проблемы, которые задерживают развитие железнодорожных перевозок по международным транспортным коридорам. По словам специалистов, существуют затруднения при развитии контейнерных перевозок в государствах-членах ЕАЭС. Причиной значительных изменений, существенного непостоянства стоимости перевозки грузов через ту или иную страну Союза является неодинаковый уровень капитализации железных дорог и подходов к построению тарифов на грузы, основанных на разных методологиях в государствах-членах ЕАЭС. Такого рода проблемы существуют даже, несмотря на проведение единой тарифной политики в рамках СНГ. Кроме того, на сегодня нет заинтересованности участников рынка контейнерных перевозок в согласованности торговых наценок на свои услуги. К прогнозируемому росту транзитных перевозок с января 2007 года не привело и уменьшение тарифов на использование российских железных дорог. Напротив, по причине роста цен на остальные услуги по всей цепочке железнодорожных перевозок, за 2007 год данный вид транзита снизился в 2 раза по сравнению с 2006 годом и в 17 раз по сравнению с 2004-м годом [4].

Существует и другая значимая проблема в сложности достижения постоянства в сроках и цен на доставки в железнодорожном сообщении. Эксперты-специалисты предполагают о необходимости установления условий оформления транзитных перевозок без особо жестких ограничений в сравнение с зарубежными конкурентами. Заметна тенденция роста сквозной ставки на перевозку из-за высокой стоимости и неразвитости транзитных перевозок.

Следующая проблема – неполная развитость инфраструктуры контейнерных перевозок. Ог-

раничено количество терминалов для обработки контейнеров, предназначенных для больших грузов, дефицит специальной техники для перегрузки техники, проблемы доступа автотранспорта к терминалам, расположенным в черте городов, сокращение сетей контейнерных площадок. Отмечается потеря времени при передаче контейнеров с грузом от одного вида транспорта на другой. Для железнодорожного транспорта, как и для автомобильного, есть место для достаточно длительной таможенной процедуры на погранпереходах.

Кроме этого, следует обратить внимание на разные суммы инвестиций по участкам транспортной цепочки, неодинаковую степень готовности различных сегментов магистралей, что сказывается на уровне обслуживания клиентов, отсутствие целостного логистического продукта, который может быть предложен потенциальным клиентам. Вышеперечисленное негативно отражается на привлекательности маршрутов.

По мнению многих ученых-экономистов, фактором, имеющим наибольшее значение для эффективного развития транзитных перевозок в регионе, считается наличие нефизических барьеров. Основной фактор, который способствует потере главного преимущества железнодорожных транзитных перевозок перед морскими перевозками, – это уменьшение конкурентоспособности данного вида транспортировки. В то время как морские перевозки имеют наименьшее развитие и в странах Союза.

Проблемы такого рода напрямую связаны с развитием транспортной инфраструктуры Казахстана, несмотря на высокий потенциал и географическое расположение страны. Для Казахстана важной проблемой является слабо отрегулированная система транзитных перевозок на основе национального законодательства, а также несовершенный уровень гармонизации, не соответствующий международным стандартам. Более того, большое количество однопутных участков железных дорог, являющихся причиной ограничения скорости движения поездов, считается значимым недостатком транспортной инфраструктуры РК.

Таким образом, в государствах-членах ЕАЭС имеются как физические, так и нефизические барьеры, требующие своего дальнейшего преодоления с тем, чтобы улучшить транспортную инфраструктуру.

Выделяют два основных способа решения физических и нефизических барьеров. Это государственная политика в сфере развития

транспортных систем (в виде стратегических отраслевых документов), где обсуждаются особо важные проблемы, с которыми сталкивается транспортный комплекс государств Союза. Многие из этих проблем чаще всего могут быть решены за счет государственных инвестиций в развитие и реформирование транспортной инфраструктуры. Второй способ заключается в интеграционных объединениях. Преодоление ряда общих барьеров для всех государств-участников той или иной организации могут быть решены за счет интеграционных объединений. Данное действие осуществимо путем объединения общих усилий, которые нацелены на решение и ликвидацию стоящих перед ними проблем, где в приоритет ставятся взаимовыгодные направления сотрудничества и другие механизмы.

Эффективная работа транспортной системы для полного физического действия требует решения следующих задач [2]:

утвердить общую договоренности о смешанных перевозках с целью повышения согласованности работ различных транзитных путей. Таким образом, можно достичь снижения времени простоя и повышения показателя использования подвижного состава, при этом широко применяя внедрение современных технологий по организации и обслуживанию товаропотоков;

необходимо усовершенствовать транспортную логистику и системы логистических центров для достижения транспарентности информации о том, где и на каком участке транспортного коридора находится доставляемый груз;

внедрение системы оценки грузов;

создание единой автоматизированной системы для осуществления регулирования транспортного и транзитного процессов на участках МТК в пределах стран Союза. Для создания единой межведомственной системы электронного документооборота с необходимым правовым статусом и соответствия международным стандартам требуется объединение единой автоматизированной транспортной системы с системами национальных ведомств, занимающихся управлением транспортными процессами;

создание единого пакета документации сопровождения и глоссария;

предоставление информационной и коммерческой безопасности транспортным операторам, использующим МТК для реализации своей работы;

создание в России, Казахстане и Беларуси новой инфраструктуры для заправки коммерческого подвижного состава качественным топливом требуемых характеристик (Евро-3, Евро-4), для чего необходимо наладить систему контроля за качеством топлива, увеличить санкции за реализацию некачественного топлива. Немаловажным вопросом в международном автомобильном сообщении является проблема веса и массы транспортных средств.

Решение данных задач и преодоление барьеров могут улучшить эффективность деятельности транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран и увеличить привлекательность транспортных коридоров, которые имеют значение для повышения конкурентоспособности и развития экономики страны.

## Литература

- 1 Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества // Режим доступа: <http://www.evrases.com/>.
- 2 Красильникова О.А., Асташов Д.В. Проблемы, препятствующие реализации транзитного потенциала на территориях государств-членов евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) // Современные наукоемкие технологии. – 2014. – № 5-1. – С. 142-143.
- 3 Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. Отраслевой обзор «Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше» // Режим доступа: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf>.
- 4 Официальный сайт статистических данных Статистика. RU [электронный ресурс] // Режим доступа: <http://statistika.ru/transport/>.
- 5 Стратегия развития транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года // Режим доступа: [www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp\\_150520141656.pdf](http://www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp_150520141656.pdf).
- 6 Громов Н.Н., Персианов В.А. Менеджмент на транспорте: учеб. пособие. – М.: Академия, 2003. – 186 с.
- 7 Назарбаев Н.А. Программа «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства // Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz).

### References

- 1 Kontsepsiya formirovaniya Edinogo transportnogo prostranstva Evraziyskogo ekonomicheskogo soobshchestva // Rezhim dostupa: <http://www.evrazes.com/>.
- 2 Krasilnikova O.A., Astashov D.V. Problemy, prepyatstvuyuschie realizatsii tranzitnogo potentsiala na territoriyah gosudarstv-chlenov evraziyskogo ekonomicheskogo soobshchestva (EVRAZES) // Sovremennyye naukoemkie tehnologii. – 2014 – # 5-1. – С.142-143.
- 3 Vinokurov E.Yu., Dzhadraliev M.A., Scherbanin Yu.A. Otrasleyoy obzor «Mezhdunarodnyie transportnyie koridoryi EvrAzES: byistree, deshevle, bolshe» // Rezhim dostupa: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf>.
- 4 Ofitsialnyiy sayt statisticheskikh daniykh Statistika. RU [elektronnyiy resurs] // Rezhim dostupa: <http://statistika.ru/transport/>.
- 5 Strategiya razvitiya transportnoy sistemyi Respubliki Kazahstan do 2020 goda // Rezhim dostupa: [www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp\\_150520141656.pdf](http://www.mid.gov.kz/images/stories/contents/gp_150520141656.pdf).
- 6 Gromov N.N., Persianov V.A. Menedzhment na transporte: Ucheb. posobie. – M.: Akademiya, 2003. – 186 s.
- 7 Nazarbaev N.A. Programma «Strategiya «Kazahstan – 2050»: novyyiy politicheskiiy kurs sostoyavshegosya gosudarstva // Rezhim dostupa: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz).