

УДК 339.9

© **Джабиев Александр Петрович**

— кандидат экономических наук, доцент кафедры  
«Таможенное право и организация таможенного дела»  
Юридического института,  
Российский университет транспорта

## **Перспективы качественного перехода на единую систему транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза**

**Аннотация.** Статья посвящена актуальной на сегодняшний день проблеме формирования и совершенствования единой системы контроля автомобильных транспортных средств на внешней границе ЕАЭС при въезде на территорию государств-членов или выезде с этой территории. Дана обобщенная характеристика формированию единой информационной базы для получения сведений об итогах транспортного контроля. Обосновывается мысль о том, что одним из главных стратегических направлений формирования единой системы контроля автомобильных транспортных средств является обустройство автодорожной инфраструктуры, содействующей активизации участия ЕАЭС в глобальном развитии мирохозяйственных связей. Автором аргументирован вывод о том, что в развитии внешнеэкономических связей между государствами — членами ЕАЭС автомобильный транспорт занимает особое место в цепочке доставки грузов в целях налаживания тесных внешнеэкономических связей между географически отдаленными странами и регионами, обслуживая практически все отрасли экономики.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт; внешнеэкономические связи; Евразийский экономический союз; интеграционные процессы; внешняя торговля; транспортные коммуникационные коридоры.

© **Aleksandr P. Dzhabiev**

— Candidate of Economic Sciences, associate professor  
of the department of customs law and organization  
of the customs affairs, Law Institute  
of the Russian University of Transport

## Prospects for a qualitative transition to a unified transport (automobile) control system on the external border of the Eurasian Economic Union

**Abstract.** The article is devoted to the present problem of the formation and improvement of a unified transport (automobile) control system on the external border of the EAEU when entering the territory of the Member States or leaving this territory. There has been given a general characteristic of the formation of a single information base to obtain information about the results of transport control. The author has justified the idea that one of the main strategic directions for the formation of a unified transport (automobile) control system is the development of road infrastructure to help enhance the participation of the EAEU in the global development of world economic relations. The author makes the conclusion that in the development of foreign economic relations between the EAEU member states, road transport plays a special role in the freight delivery to establish close foreign economic relations between geographically distant countries and regions in all sectors of the economy.

**Keywords:** road transport (automobile); foreign economic relations; Eurasian Economic Union (EAEU); integration processes; foreign trade; transport trade corridors.

---

В условиях динамично меняющейся внешней среды ключевым звеном интеграции региональных экономических объединений в мирохозяйственные связи является расширение внешнеэкономических связей, сращивание и углубление национальных хозяйственных систем, где важнейшим рычагом развития интеграционных процессов выступает современный транспортно-коммуникационный комплекс. Транспортные коммуникации являются важнейшей базовой отраслью хозяйственной деятельности, составной частью промышленно-производственной и социальной инфраструктуры для формирования материальной основы обеспечения развития мирохозяйственных связей.

Мировая практика показывает, что современное транспортное хозяйство не в состоянии функционировать не только в рамках одного государства, но и в рамках регионального объединения, ибо от эффективной работы транспорта по большей части зависит экономическое и технологическое развитие всех отраслей хозяйства любого государства. Поэтому глобализация мировой экономики и сопровождающие ее процессы формирования внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта. Международные транспортно-коммуникационные системы приобретают первостепенное значение для формирования единой, экономически эффективной

транспортной политики. Без интенсивного развития транспортной политики практически невозможно обеспечить расширение тесных контактов по увеличению объемов взаимной торговли в целях устойчивого развития экономик региональных экономических объединений. Хорошей иллюстрацией, подтверждающей данный постулат, может служить Евразийский экономический союз (ЕАЭС), где развитию транспортной политики придается большое значение, ибо транспорт является одной из важнейших отраслей хозяйственной деятельности, неотъемлемой частью технологической и социальной инфраструктуры данного регионального экономического объединения. Транспортные коммуникационные пространства сплачивают все регионы ЕАЭС, так как они являются локомотивами интеграционных процессов, важнейшим условием и стимулирующим фактором экономического развития.

Являясь основополагающей и принципиальной базой обеспечения и развития мирохозяйственных связей, сегодня в государствах ЕАЭС формируются несколько разноуровневых взаимодополняющих интеграционных контуров и инновационных проектов для успешной реализации на принципах взаимной выгоды. Одним из таких интеграционных контуров и проектов является развитие транспортной коммуникации, где государства — члены ЕАЭС занимают особое место на пороге важных геоэкономических трансформаций. ЕАЭС располагает солидным транзитно-транспортным потенциалом, в полосе которых базируются чрезвычайно важные коммуникационные сети, соединяются с европейскими и азиатскими транспортными сетями, способствуют своевременной доставке грузов в направлении «Восток—Запад» и «Север—Юг».

В ходе реализации таких перспективных направлений, как сотрудничество по линии Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), развитие китайской инициативы «один пояс и один путь», создание транспортного коридора «Север—Юг», а также двустороннее сотрудничество отдельных государств и компаний, у ЕАЭС может появиться уникальная возможность совершить качественно новый рывок в своем экономическом развитии [1, с. 5—24]. А такой качественный рывок может произойти только при наличии эффективной, высокоразвитой транспортной инфраструктуры в континентальном масштабе для извлечения экономической выгоды из регионального разделения труда. В частности, функционирование эффективной транспортной системы является одним из основных способов налаживания тесных внешнеэкономических связей между географически отдаленными странами и регионами.

В настоящее время в государствах — членах ЕАЭС ведется активное обсуждение вопроса о развитии цифровых международных транспортных коридоров. Цифровые технологии становятся необходимой составляющей

развития транспортной инфраструктуры, их внедрение значительно улучшает получение услуг пассажирами и перевозчиками, сокращает сроки перемещения транзитных грузов. Поэтому в условиях динамично меняющейся внешней среды одним из ключевых дивидендов интеграции для всех стран — участниц ЕАЭС является именно снижение пространственных и межстрановых барьеров для сокращения издержек от континентальной изолированности.

Решая задачи обеспечения устойчивого экономического роста, государства — члены ЕАЭС придают первостепенное значение созданию единого транспортного пространства и повышению транспортного потенциала путем модернизации всех видов транспорта. Для реализации этих стратегических задач у ЕАЭС есть все основания, так как на территории данного регионального объединения, составляющей более 20 млн км с населением свыше 182 млн человек, функционируют: 1,6 млн км автомобильных дорог; 108 тыс. км железных дорог, из них 46% электрифицированы; 107,5 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей; 793,5 тыс. км воздушных трасс [2, с. 333—336].

С учетом вышеупомянутых тенденций становится очевидным тот факт, что среди всех видов транспорта особое место занимает автомобильный транспорт, являющийся одной из важнейших системообразующих отраслей экономики и социальной сферы ЕАЭС. Процесс формирования автомобильных перевозок по автотранспортным магистралям ЕАЭС в последние годы приобретает все большую массовую популярность. Перемещение товаропотоков автомобильным транспортом относится к прогрессивно растущему и рыночно ориентированному виду транспорта. Автомобильный транспорт является одним из ключевых факторов развития предпринимательской деятельности представителей бизнес-сообщества, так как перемещение около 80% товаропотоков по территории ЕАЭС осуществляется именно автомобильным транспортом. С созданием единого транспортного пространства и повышением транспортного потенциала качественно новый характер приобретает формирование единой системы автомобильного контроля на внешней границе государств — членов ЕАЭС, достигших наибольшего интеграционного эффекта в сфере автомобильного транспорта.

Решая задачи обеспечения устойчивого социально-экономического развития государств, современная автотранспортная политика ЕАЭС ориентирована на формирование единой системы контроля автомобильных транспортных средств на внешней границе при въезде на территорию государств-членов или выезде с этой территории. Единая система транспортного контроля на внешней границе в ЕАЭС придает первостепенное значение обеспечению своевременной доставки грузов «от двери до двери». В данном случае эффективная система контроля должна характеризоваться максимальной автоэксплуатационной и коммерческой мобильностью, технологической приспособляемостью к

взаимодействию с другими видами транспорта, где «одним из ключевых дивидендов интеграции для всех стран — участниц ЕАЭС является именно снижение пространственных и межстрановых барьеров для сокращения издержек от континентальной изолированности» [3, с. 18].

Необходимо отметить, что при совершении автомобильных перевозок перевозчики сталкиваются с серьезными препятствиями различного характера, часто приводящими к неэффективному осуществлению внешнеторговой сделки. Это наличие разнообразных автотранспортных комплексов, непропорциональность в расширении автотранспортной инфраструктуры государств — членов ЕАЭС.

Чрезвычайно важно отметить, что серьезным препятствием перехода на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС является состояние подвижного состава. К числу негативных факторов, влияющих на единую систему транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС, относится необоснованное взимание различных налогов со стороны местных органов управления и органов контроля. Наблюдается тенденция не совершенной пропускной способности в таможенных пунктах пропуска, где медленными темпами совершаются таможенные операции, и в значительной степени задерживаются товары и транспортные средства.

Причем ограниченная пропускная способность в пунктах пропуска на внешних границах ЕАЭС, продолжительные и усложненные процедуры контроля при пересечении границ, чрезмерные контрольные операции, неэффективное использование современных технических средств и технологий при осуществлении таможенного контроля препятствуют процедуре перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. Все эти усложненные контрольные процедуры повышают стоимость перемещаемых товаров и значительно снижают транзитный потенциал ЕАЭС, способствуют повышению финансовых затрат участников внешнеэкономической деятельности при пересечении государственных границ.

К числу негативных факторов, влияющих на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС, относится разнохарактерный уровень формирования законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей автотранспортный контроль на внешней границе ЕАЭС. Здесь необходимо отметить низкий уровень гармонизации и унификации нормативно-правовой базы стран ЕАЭС в сфере транспортной политики. Но в то же время, учитывая сложившуюся негативную тенденцию в сфере ускорения перехода на единую систему автотранспортного контроля на внешней границе ЕАЭС, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) приступила к формированию нормативно-правовой базы, содержащей пакет типовых документов для нормализации сложившейся ситуации. Формируется институциональная и законодательная база, принимаются меры по обновлению и

диверсификации нормативно-правовой базы, способствующей переходу на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС.

Так, правовой основой перехода на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС является Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. В Договоре особое место занимает раздел «Транспорт», который ориентирует страны — члены ЕАЭС на формирование единого транспортного пространства, единых стандартов, регламентов и требований с учетом национальных интересов каждой страны.

В частности, на основе раздела «Транспорт» данного документа разработаны программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств — членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства — члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы. Разработан пакет документов, которые могут сыграть решающую роль при переходе на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС. Это прежде всего решения Коллегии ЕЭК от 5 июля 2016 г. № 80 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Информационное обеспечение транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза» и от 27 января 2015 г. № 5 «Об утверждении Правил электронного обмена данными в интегрированной информационной в системе внешней и взаимной торговли» и т.д.

Единая система автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС, сформированная в вышеназванных нормативных документах, предусматривает обеспечение учета и хранения консолидированной информации о выданных и использованных разрешениях на осуществление международных автоперевозок. Данное новшество позволяет предоставить оперативный доступ к результатам транспортного контроля, включая информацию об оплате сборов и штрафов и об устранении ранее выявленных нарушений, а также существенно повысит эффективность транспортного контроля.

Для успешного перехода на единую систему автотранспортного контроля важную роль играет оптимизация автодорожной инфраструктуры. По протяженности автомобильных дорог ЕАЭС занимает 7-е место в мире — 1124,8 тыс. км [4, с. 139—142]. Автодорожная инфраструктура сформирована на постсоветском пространстве еще при функционировании СССР, значительная часть ее объектов вышла или выходит из строя, стала технически непригодной, морально и физически устаревшей. Кроме того, в условиях стремительного развития международной торговли, особенно с расширением внешней торговли на

Восток и возрастающим объемом торговли с Китаем, страны ЕАЭС будут вынуждены оказывать транзитные услуги при перевозке товаров по территории этих регионов. Поэтому одним из главных стратегических направлений является обеспечение и развитие автодорожной инфраструктуры, содействующей активизации участия ЕАЭС в глобальном развитии мирохозяйственных связей.

Для эффективного функционирования единой информационной системы весьма важную роль играет информационное взаимодействие государств — членов ЕАЭС. Среди приоритетов в данном направлении можно обозначить меры по дальнейшей разработке и совершенствованию правовой, информационной и технологической основы, учитывающей особенности каждого из государств-членов. В качестве одного из важнейших институтов в данном направлении необходимо рассмотреть вопрос о развитии и дальнейшем совершенствовании единой информационной базы. Последовательная оптимизация такого важнейшего института способствует своевременному получению необходимой информации об итогах проведенного автомобильного транспортного контроля в пунктах пропуска, сборе налогов и штрафов, условиях и состоянии международных перевозок и выявлении потенциальных нарушителей условий перевозок на внешних границах государств — членов ЕАЭС.

Интегрированная информационная система подобного рода обеспечит учет и хранение согласованной информации о выданных и использованных разрешениях на осуществление международных автоперевозок профильным ведомствам государств — членов ЕАЭС. К тому же в целях обеспечения национальных интересов государствам-членам будет предоставлен оперативный доступ к результатам транспортного контроля, включая информацию об оплате сборов и штрафов и об устранении ранее выявленных нарушителей.

Сформированная нормативными актами ЕАЭС новая информационная система будет доступна и контролирующим органам, и широкому кругу перевозчиков. Информационная система призвана содействовать развитию конструктивного диалога и партнерства в интересах ускорения и упрощения транспортного контроля в пунктах пропуска на внешней границе государств-членов. Данное новшество будет создавать все необходимые условия для предпринимательского сообщества стран ЕАЭС, так как существенно будут постепенно снижены привычные бюрократические процедуры и излишняя бумажная волокита.

Успешное внедрение единой системы позволит странам ЕАЭС перейти на качественно новый уровень информационного обеспечения по преодолению тех существующих барьеров, которые имеют место при контроле в пунктах пропуска на внешних границах ЕАЭС. Создание единой информационной автоматизированной системы содействует оптимизации транспортно-коммуникационной инфраструктуры государств-членов и

улучшению привлекательности транспортных коридоров, имеющих глобальное значение для повышения конкурентоспособности национальных экономик.

Кроме того, решая задачи обеспечения эффективного транспортного контроля, особое место занимает Приложение № 1 к Протоколу о скоординированной (согласованной) транспортной политике «Порядок осуществления транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Евразийского экономического союза».

Порядок разработан в соответствии с п. 9 Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе). Документ определяет единые подходы к контролю транспортных средств, выезжающих или следующих транзитом по территории государств ЕАЭС. В целях реализации положений данного документа автотранспортные средства, пересекающие границу одного государства-члена через территорию другого государства-члена, производится обязательный контроль на внешней границе ЕАЭС. Контроль транспортных средств, документов, оформление результатов проверки осуществляются согласно действующим законодательным актам страны — члена ЕАЭС, территорию которой эти транспортные средства пересекают на внешней границе ЕАЭС.

К ключевым трендам, формирующим облик перехода на единую систему автомобильного контроля на внешней границе ЕАЭС, можно отнести расширение мощности пунктов пропуска через государственные границы, оптимизацию технологий таможенного контроля. Ключевым ресурсом является тщательная проверка соответствия весовых и габаритных параметров автомобильных транспортных средств нормам, установленным нормативными правовыми актами других государств-членов, по территориям которых осуществляется проезд.

В числе приоритетов государств — членов ЕАЭС остается содействие развитию и совершенствованию глобального транспортного (автомобильного) контроля в целях расширения геополитических позиций и географической диверсификации внешнеэкономической активности. В связи с этим одним из главных направлений является создание благоприятных условий по использованию и внедрению уникального географического положения для расширения транзитных грузопотоков в целях взаимоприемлемого развития торгово-экономических связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Тем более, по оценкам экспертов, транзитно-транспортный потенциал государств — членов ЕАЭС к 2020 г. достигнет показателя в 400 млн т, из которых порядка 290 млн т придется на транзит из тех же государств в третьи страны через другие страны [5].

В настоящее время одним из основных направлений на международном уровне является минимизация барьеров и упрощение процедур при

осуществлении межгосударственных автомобильных транспортных перевозок. В связи с этим с учетом глобальных тенденций либерализации внешней торговли, устранения таможенных барьеров для свободного перемещения товаров и транспортных средств между странами ЕАЭС определяющим фактором становится повышение требований к транспортным услугам по таким показателям, как своевременная и качественная доставка перевозимых грузов.

В условиях возрастающего значения автотранспортных пространств современная транспортная инфраструктура явно нуждается в комплексном и планомерном ее развитии. Поэтому принципиальное значение для государств — членов ЕАЭС имеет выстраивание целевых подходов к формированию консолидированного решения по модернизации автомобильной инфраструктуры, а также принятие мер по дальнейшему укреплению и развитию мультимодальных транспортных коридоров. В данном контексте с учетом перспектив реализации транзитного потенциала государствам — членам ЕАЭС необходимо создать оптимальные условия, которые отвечали бы современным требованиям обустройства транспортной и околотранспортной инфраструктуры, являющейся ключевым звеном модернизации национальных экономик. Развитие инфраструктуры содействует созданию условий перехода экономики на инновационную модель развития с привлечением иностранных высоких технологий, вхождению стран-членов в число стран — лидеров по объему валового внутреннего продукта.

Настало время формирования активной позиции государств ЕАЭС по созданию условий развития автотранспортной инфраструктуры. Предстоит модернизировать вышедшие из строя и построить новые многополосные пограничные пункты пропуска. Одним из важных направлений перехода на единую систему автомобильного транспортного контроля на внешней границе ЕАЭС является активное поэтапное строительство транспортно-логистических центров в приграничных автомобильных пунктах пропуска на внешней границе ЕАЭС для обеспечения потребностей возросшего объема перемещения грузов, подлежащих обработке в этих центрах.

Важным ресурсом продвижения процесса перехода на единую систему автомобильного транспортного контроля является сокращение сроков контроля, если на перевозимые грузы предоставлена своевременная информация о том, что они не являются рисковыми, нет потребности осуществления внеочередной проверки документов или досмотра, а также не подлежат ветеринарному, фитосанитарному, санитарно-карантинному контролю.

В целях дальнейшего повышения эффективности контроля в автомобильных пунктах пропуска неотъемлемой составляющей становится системное взаимодействие государств — членов ЕАЭС. На этом

фоне одним из важнейших элементов является активизация правовых основ, исходя из важности создания и совершенствования профильными ведомствами этих государств нормативно-правой базы, регулирующей автомобильный транспортный контроль на внешних границах. Здесь главным стратегическим направлением должна стать унификация нормативных и технических регламентов стран ЕАЭС, учитывая особенности социально-экономического развития каждого из государств-членов с учетом соблюдения баланса их национальных интересов.

### **Литература**

1. Дынкин, А. Роль Евразийского экономического союза в формировании Большой Евразии / А. Дынкин, Е. Телегина, Г. Халова // Мировая экономика и международные отношения. — 2018. — № 4. — Т. 62.
2. Асаул, М. А. Перспектива развития внутреннего водного транспорта Евразийского экономического союза // Фундаментальные исследования. — 2016. — № 2.
3. Лисоволик, Я. География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям / Я. Лисоволик, В. Сутырин // Доклад международного дискуссионного клуба «Валдай». — М., 2017.
4. Стародубцева, Е. Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС // Мировая экономика. — 2015. — № 10.
5. Отрешко, З. Преимущества транзитных маршрутов евразийского региона необходимо использовать // URL <http://sztrans.ru/2014-02-25-08-52-29/2014-02-25-08-59-35/724-2015-03-12-14-10-54> (дата обращения: 3 декабря 2018 г.).

### **Reference**

1. Dynkin, A. Rol' Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza v formirovani Bol'shoy Yevrazii [The role of the Eurasian Economic Union in the formation of Greater Eurasia]/ A. Dynkin, Ye. Telegina, G. Khalova // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya. — 2018. — № 4. — Т. 62.
2. Asaul, M. A. Perspektiva razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Prospects for the development of inland waterway transport of the Eurasian Economic Union]// Fundamental'nyye issledovaniya. — 2016. — № 2.
3. Lisovolik, YA. Geografiya stran Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza: ot vyzovov k vozmozhnostyam [Geography of the countries of the Eurasian Economic Union: from challenges to opportunities]/ YA. Lisovolik, V. Sutyurin // Doklad mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valday». — M., 2017.
4. Starodubtseva, Ye. B. Problemy i perspektivy razvitiya infrastruktury YEAES [Problems and Prospects for the Development of the EEU Infrastructure]// Mirovaya ekonomika. — 2015. — № 10.
5. Otreshko, Z. Preimushchestva tranzitnykh marshrutov yevraziyskogo regiona neobkhodimo ispol'zovat' [Advantages of transit routes of the Eurasian region should be used]// URL <http://sztrans.ru/2014-02-25-08-52-29/2014-02-25-08-59-35/724-2015-03-12-14-10-54> (data obrashcheniya: 3 dekabrya 2018 g.).