

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 656.02

© Павлова Алла Викторовна

— кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта
alrav71@mail.ru

Анализ состояния развития транспорта стран Евразийского экономического союза

Аннотация. Создание общего транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в настоящее время является одним из стратегических ориентиров. В этих условиях немаловажное значение имеет развитие транспортной сферы стран — членов ЕАЭС. В статье рассмотрено состояние развития транспорта стран — участников ЕАЭС за период функционирования Союза, проведен анализ объемов перевозок, грузооборота, пассажироперевозок, пассажирооборота. В ходе проведения анализа выявлены тенденции и закономерности развития транспортной сферы ЕАЭС в целом и стран-членов в отдельности. По результатам проведенного анализа сформулированы выводы.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, транспорт, объем перевозок, грузооборот, пассажироперевозки, пассажирооборот.

© Alla V. Pavlova

— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department 'Customs Law and Organization
of the Customs Affairs' of the Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

The analysis of the transport development in the countries of the Eurasian Economic Union

Abstract. The setting up of a general transport area of the Eurasian Economic Union (EAEU) is currently one of the strategic guidelines. Due to it, the development of the transport sector in the EAEU member countries is of great importance. The current paper has presented the study of the state of transport development in the EAEU member countries throughout the whole period of the Union's functioning; there has been analyzed a transportation

burden, a cargo turnover, passenger transportation and passenger traffic. The analysis has identified the trends and patterns in the development of the transport sector of the EAEU as a whole and that of each member countries. Based on the results of the analysis, there have been formulated the conclusions.

Keywords: Eurasian Economic Union; transport; transportation burden; cargo turnover/traffic; passenger transportation; passenger turnover/traffic.

В условиях поступательного развития интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) бывших стран СНГ транспорт является одним из важнейших драйверов, влияющих на успешность функционирования союза. Уровень развития транспортной сферы во многом определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, активность внешнеэкономической деятельности.

Порядок, условия и этапность либерализации и регулирования рынка транспортных услуг стран — членов ЕАЭС определяются международными договорами в рамках Союза. Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 определены основные направления, условия и этапы дальнейшего формирования и развития единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг ЕАЭС в сфере автомобильного, воздушного, водного и железнодорожного транспорта с учетом различий международного правового регулирования, технологических особенностей различных видов транспорта и состояния транспортной инфраструктуры государств-членов.

В ЕАЭС придается большое значение интеграции в транспортной сфере, которая осуществляется путем поэтапной либерализации транспортных услуг между государствами-членами. Основой реализации интеграции в транспортной сфере является распоряжение Совета Евразийской экономической комиссии от 21 февраля 2020 г. № 4, которым утвержден план мероприятий («дорожная карта») по развитию единой системы таможенного транзита товаров в Евразийском экономическом союзе на основе системы отслеживания транзитных перевозок товаров с использованием навигационных пломб.

Состояние развития транспортной отрасли стран — участников ЕАЭС характеризуется рядом показателей, таких как объем грузо- и пассажироперевозок, грузо- и пассажирооборота (табл. 1).

Таблица 1

Динамика перевозки грузов

по всем видам транспорта стран — членов ЕАЭС, млн т

[<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx>]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	11 512,0	8,3	393,5	1926,9	16,4	9167
2006	11 751,8	9,7	401,3	2023,4	16,4	9301
2007	12 017,5	10,3	413,2	2124,1	18,9	9451
2008	12 107,2	9,4	435,4	2188,7	22,7	9451
2009	10 026,1	9,8	420,1	2103,3	23,9	7469
2010	10 692,8	10,6	456,0	2439,4	36,9	7750
2011	11 852,6	9,7	493,3	2974,9	37,7	8337
2012	12 287,1	12,1	484,4	3231,8	39,8	8519
2013	12 296,5	12,3	471,2	3508,0	41,0	8264
2014	12 262,4	10,2	467,5	3749,8	28,9	8006
2015	12 119,7	11,1	447,2	3733,8	29,7	7898,0
2016	12 186,0	20,5	417,6	3729,2	31,2	7987,5
2017	12 518,2	28,1	439,5	3946,1	31,9	8072,6
2018	12 886,5	29,2	455,5	4103,8	33,0	8265,0
2019	12 997,8	14,7	427,8	4237,9	34,2	8283,2

На конец 2019 г. объем перевозок в целом по ЕАЭС составил 12 997,8 млн т, что на 12,9% больше чем в 2005 г., когда страны развивались в рамках СНГ, и на 7,2% в условиях функционирования ЕАЭС и членства пяти стран — Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России (табл. 1).

Темы прироста (снижения) объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС (рис. 1) свидетельствуют о том, что за время существования Союза, начиная с 2012 по 2019 г., в целом, объемы перевозок грузов «держатся» на уровне более 12 млн т в год и являются относительно стабильными. Однако необходимо отметить, что транспортная сфера ЕАЭС чувствительно реагирует на кризисные явления, происходящие в экономике стран. Так, объем перевозок грузов по рассматриваемым странам, на тот момент не являющимися членами ЕАЭС, значительно сократился в кризисном 2009 г. — на 17,2%. Не прошел бесследно и кризис, явно себя проявивший в 2014 г в России. В транспортной сфере стран ЕАЭС также наблюдалось снижение объемов перевозок (в 2014 г. — 0,28% и 1,2% в 2015 г.), но значительно меньшее, чем в 2009 г. Это можно объяснить влиянием двух факторов: во-первых, возможно менее «глубоким» кризисом, а во-вторых, формированием и воплощением в жизнь к этому времен общей транспортной политики стран ЕАЭС, дающей возможность противостоять данным явлениям.

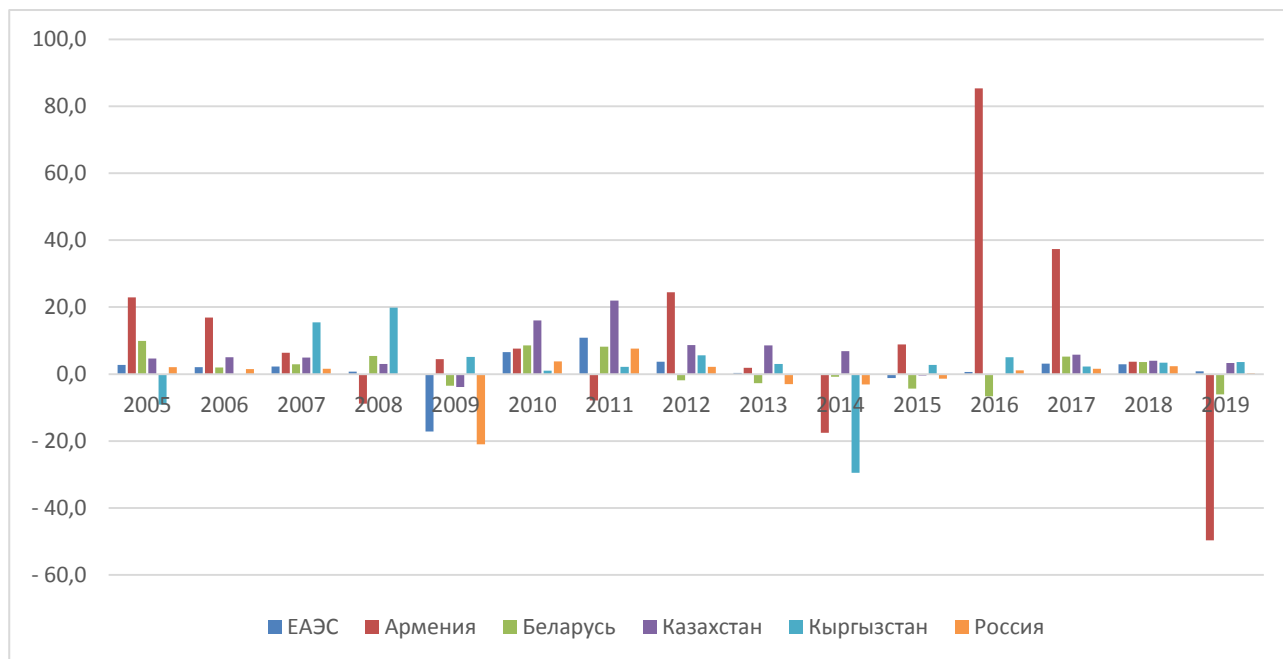


Рис. 1. Темпы изменения объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС, %

В страновом разрезе за время существования ЕАЭС наиболее значительные темпы снижения объемов транспортных перевозок наблюдались у Армении в 2014 г. в сравнении с 2013 г. на 17,1%, и в 2019 г. в сравнении с 2018 г. на 49,7%, а также у Кыргызстана в 2014 г. в сравнении с 2013 г. на 29,5%, что свидетельствует о влиянии общих и внутренних факторов. Кроме этого, необходимо отметить, что наиболее чувствительная и быстро реагирующая экономика на российский кризис из стран ЕАЭС — Беларусь.

Наибольший удельный вес по объемам перевозок среди стран — членов ЕАЭС приходится на Россию, причем доля снизилась с 72,5% до 63,7%, с 2010 г. по 2019 г. Второе место по данному показателю занимает Казахстан, при этом его доля увеличилась за вышеуказанный период с 22,8% до 32,6%. Примерно стабильные объемы выполняют Беларусь — в пределах 3,3—3,9%, Кыргызстан — 0,1—0,5% и Армения — 0,1—0,2% (рис. 2).

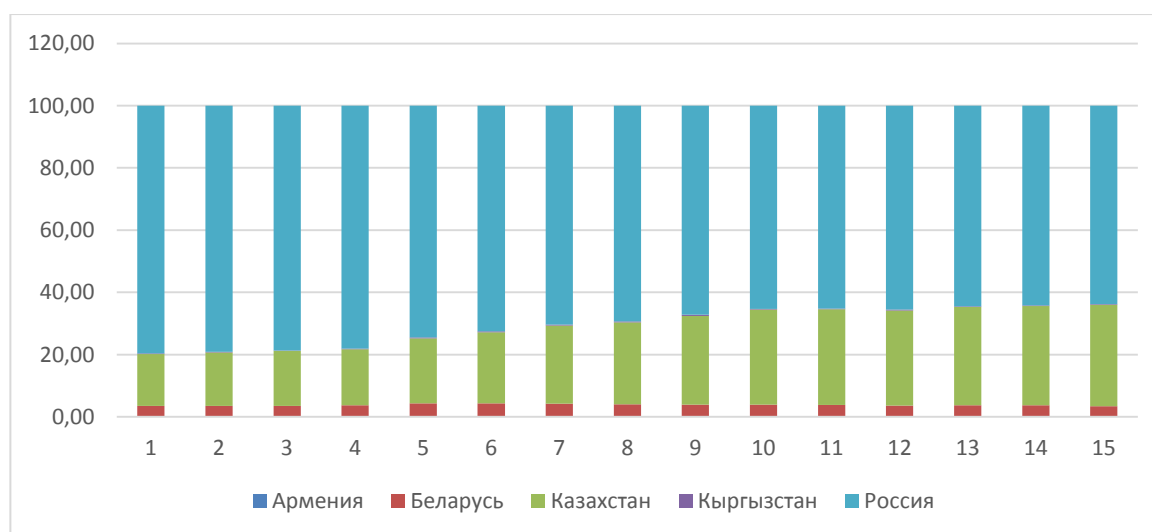


Рис. 2. Структура объемов грузоперевозок по странам — членам ЕАЭС, %

В структуре объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта наибольший удельный вес занимает автомобильный транспорт, на который приходилось в 2019 г. более 70%, примерно одинаковый удельный вес между железнодорожным транспортом (14,3%) и трубопроводным (12,1%), наименьший у воздушного (0,01%). Структура объемов грузоперевозок по видам транспорта на протяжении рассматриваемого периода относительно устойчива (рис. 3).



Рис. 3. Структура объемов грузоперевозок ЕАЭС по видам транспорта, %
 Грузооборот в целом по ЕАЭС на 2019 г. составил 6416,9 млрд т-км, что больше на 25,7%, чем в 2005 г. и 10,9%, чем в 2015 г. (табл. 2).

Таблица 2

Динамика грузооборота по странам — членам ЕАЭС, млрд т-км
 [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	5103,6	2,3	127,3	296,3	1,6	4676
2006	5261,0	2,4	128,5	328,5	1,6	4800
2007	5401,1	2,9	130,9	350,5	1,8	4915
2008	5453,7	3,0	130,8	369,7	2,1	4948
2009	4908,7	2,6	121,2	337,0	1,9	4446
2010	5270,7	3,1	128,1	385,3	2,2	4752
2011	5504,0	3,5	134,3	448,8	2,4	4915
2012	5672,6	4,3	131,7	478,0	2,6	5056
2013	5716,6	4,2	130,8	495,4	2,7	5084
2014	5772,6	4,2	131,4	554,9	2,5	5080
2015	5786,5	3,7	126,0	546,3	2,5	5108
2016	5848,7	3,9	125,8	518,6	2,5	5198
2017	6192,1	4,2	133,3	564,0	2,6	5488
2018	6399,2	4,4	138,8	609,5	2,8	5643,6
2019	6416,9	4,8	130,8	609,3	2,9	5669,1

В 2019 г. по сравнению с 2010 г. увеличение грузооборота произошло во всех трех странах (Беларусь, Казахстан, Россия), причем в Казахстане значительно — на 58,2%. Также наблюдается рост грузооборота в 2019 г. в сравнении с 2015 г. в Армении и Кыргызстане (рис. 4).



Рис. 4. Темы прироста (снижения) грузооборота по странам — членам ЕАЭС, %

Наибольший грузооборот приходится на Россию, причем его удельный вес уменьшился с 2010 по 2019 г. на 2 п.п. (с 90% до 88%). Наименее значительный в структуре грузооборота удельный вес приходится в 2019 г. на Беларусь — 2,04%, причем за рассматриваемый период произошло его снижение на 0,4 п.п., Армению — 0,07% и Кыргызстан — 0,05%, снижение у которых в 2019 г. в сравнении с 2015 г. составило по 0,01 п.п. Грузооборот Казахстана в общей структуре ЕАЭС в 2019 г. составил 9,5% и увеличился по сравнению с 2010 г. более чем на 2 п.п. (рис. 5).



Рис. 5. Структура грузооборота по странам — членам ЕАЭС, %

Структура грузооборота ЕАЭС по видам транспорта показывает, что наибольший удельный вес приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, удельный вес которых в общей сумме

составил на 2019 г. 46,6% и 45,6% соответственно. Наименьший удельный вес приходится на автотранспорт и воздушный транспорт, соответственно 7,7% и 0,1%. Структура грузооборота в 2019 г. в сравнении с 2010 г. изменилась в сторону увеличения железнодорожного (на 2,2 п.п.) и автомобильного транспорта (на 1,9 п.п.) и уменьшения трубопроводного транспорта на (4,1 п.п.), доля авиатранспорта остается неизменной (рис. 6).

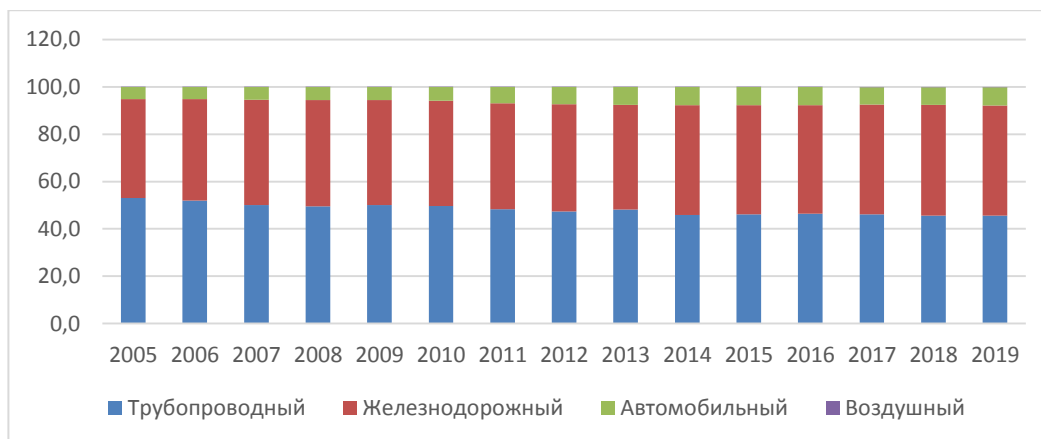


Рис. 6. Структура грузооборота ЕАЭС по видам транспорта, %

Объемы перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС в 2019 г. составили в целом 38458 млн чел., что 11,1% меньше чем в 2005 г., примерно равно значению 2010 г. и меньше на 12,7%, чем в 2018 г. (табл. 3).

Таблица 3

Перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС, млн чел.

[<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx>]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	43 242,1	204,8	2540,3	9924,0	445,0	30 128,0
2006	40 431,3	245,8	2492,0	10 592,8	453,6	26 647,0
2007	39 770,3	251,8	2572,6	11 160,1	470,7	25 315,0
2008	39 312,7	247,6	2278,4	11 325,4	504,3	24 957,0
2009	37 661,2	249,3	2209,7	11 806,5	545,7	22 850,0
2010	38 431,8	251,6	2395,8	13 186,5	532,9	22 065,0
2011	41 816,1	249,8	2438,5	16 647,2	566,6	21 914,0
2012	43 159,4	248,5	2453,2	18 484,6	603,1	21 370,0
2013	42 967,8	241,3	2451,2	20 004,3	619,0	19 652,0
2014	43 959,3	225,8	2255,4	21 281,2	638,6	19 558,3
2015	43 917,0	208,7	2094,0	21 839,1	653,1	19 122,1
2016	43 928,3	206,1	2017,0	22 332,8	682,2	18 690,3
2017	44 104,9	200,2	1967,4	22 744,7	709,9	18 482,7
2018	44 053,4	186,0	1979,2	23 013,0	731,6	18 143,6
2019	38 458,0	194,0	1969,5	23 832,1	756,6	11 705,8

Это произошло за счет уменьшения объемов пассажирских перевозок преимущественно в России и Беларуси. Из всех пяти стран выделяется Казахстан, который нарастил объем перевозок в 2019 г. в сравнении с 2005 г. в 1,4 раза, с 2010 г. на 80,7%. Значительного увеличения при небольшом объеме пассажирооборот достиг Кыргызстан, в 2019 г. в сравнении с 2005 г. значение увеличилось на 64,4%, в сравнении с 2015 г. на 12%. Необходимо отметить, что наибольшая доля в объеме перевозок пассажиров приходится в 2019 г. на Казахстан более 60% (табл. 3).

Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС в 2019 г. составляет 909 млрд пассажиро-километров, что превышает уровень 2005 г. на 47,9%, 2010 г. на 36%, 2015 г. на 11%, однако незначительно меньше уровня 2018 г. (0,8%) (табл. 4). В страновом разрезе описанные выше тенденции наблюдалось за все вышеназванные периоды по всем странам ЕАЭС, кроме России. Снижение в 2019 г. в России пассажирооборота привело к уменьшению общего показателя по ЕАЭС. Наибольший удельный вес за весь рассматриваемый период по пассажирообороту приходится на Россию и Казахстан. Причем удельный вес грузооборота в структуре у России снизился в 2019 г. в сравнении с 2010 г. с 72,4% до 62,8%, у Казахстана наоборот повысился с 22,3% до 32,5% (табл. 4).

Таблица 4

Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС, млрд пассажиро-километров
[<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Pages/default.aspx>]

Год	ЕАЭС	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
2005	614,8	3,2	24,4	107,6	6,3	473,3
2006	629,5	3,5	24,1	118,8	6,5	476,5
2007	656,4	3,8	23,9	124,4	7,0	497,3
2008	672,9	4,0	21,7	127,5	7,5	512,2
2009	626,6	3,8	19,9	130,8	7,8	464,2
2010	668,6	3,9	23,5	149,1	8,1	484,0
2011	727,9	3,6	23,7	188,9	8,9	502,8
2012	784,0	3,5	25,3	213,0	9,6	532,6
2013	822,8	2,9	26,6	235,7	10,4	547,2
2014	842,1	3,0	25,1	247,0	10,8	556,2
2015	818,9	2,5	24,1	251,3	11,0	530,1
2016	824,9	2,6	24,4	266,8	11,3	519,8
2017	873,6	2,7	24,9	273,2	12,3	560,6
2018	916,6	2,5	25,8	281,5	12,5	594,4
2019	909,0	2,7	27,2	295,2	13,1	570,6

Таким образом, проведенный анализ свидетельствует о том, что за период функционирования ЕАЭС показатели по использованию грузового транспорта улучшились. Так, объем грузоперевозок и грузооборота в 2019

г. в сравнении с 2005, 2010 и 2015 гг. увеличились как в целом по ЕАЭС, так и по отдельным странам — участникам Союза. Объемы перевозки пассажиров на всех видах транспорта ЕАЭС снизились за счет снижения показателя у России и Беларуси. В то же время снижение общего объема по ЕАЭС стало не столь значительным за счет роста этого показателя у Казахстана. Пассажирооборот стран — членов ЕАЭС увеличился как в целом, так и по всем странам, кроме России, относительно уровня 2018 г. Наибольший объем грузоперевозок приходится на автомобильный транспорт — более 70%, а грузооборота на железнодорожном и трубопроводном транспорте 46,6% и 45,6% соответственно. Наибольшую долю по объему грузоперевозок и грузообороту занимает Россия, более 63% и 88%, и Казахстан более 32% и 9% соответственно. Наибольшая доля в объеме перевозок пассажиров приходится в 2019 г. на Казахстан — более 60%, а пассажирооборота — на Россию и Казахстан — более 62% и 32% соответственно. Сфера транспорта ЕАЭС и отдельных стран — членов ЕАЭС чувствительны к кризисным явлениям в экономике, однако реализация общей политики и построение общего транспортного пространства ЕАЭС позволяет смягчать их влияние.