

## Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС

© 2015 Стародубцева Елена Борисовна  
доктор экономических наук, профессор  
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации  
125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49  
E-mail: evdokija59@mail.ru

Отражаются характеристики некоторых элементов единой инфраструктуры, в частности, транспортной, финансовой, логистической, таможенной. Показывается их развитие в национальном ракурсе, проводится сравнение такого национального развития, определяется необходимость в корректировке правовых основ для создания единого инфраструктурного пространства, и делается вывод о направлениях унификации таких подходов в рамках единой инфраструктуры. Выявляются основные проблемы создания единой инфраструктуры, такие как разные подходы к регулированию, различные степени развитости, национальные особенности, финансовые возможности. Исходя из проведенного анализа намечены пути их преодоления, в частности выравнивание уровня развития данных элементов, на основе чего и могут произойти создание единой современной, отражающей потребности развития интеграционной экономики, подготовка и унификация нормативно-правовой базы инфраструктуры.

*Ключевые слова:* инфраструктура, ЕАЭС, транспорт, финансы, логистика, таможенная инфраструктура, платежная система.

В современных условиях интеграционное объединение не может существовать без соответствующей развитой инфраструктуры, ЕАЭС в этом случае не является исключением. Другое дело, что благодаря определенным положительным историческим факторам, как то: существование в рамках единого государства СССР, в последующем произошедшие изменения, связанные с созданием Таможенного союза, - отдельные элементы инфраструктуры уже существуют. Это и производственная инфраструктура, и отдельные элементы социальной инфраструктуры. В целом же, говоря об инфраструктуре, стоит выделить основные ее виды, развитие которых послужит дальнейшему формированию и развитию интеграционного объединения. К ним можно отнести транспортную, финансовую, производственную инфраструктуру, в частности энерго-снабжение, складское хозяйство, информационную, или цифровую, инфраструктуру и т.д.

Особое место занимает транспортная инфраструктура, которая является традиционным видом инфраструктуры. Внешняя торговля невозможна без развития транспортных путей, перевозка товаров должна всегда быть обеспечена либо морским транспортом, либо автомобильным, железнодорожным и т.д. При этом развитие самого транспорта требует и развития возможностей для "хождения" этого транспорта: железнодорожный - сети железных дорог, воздушный - аэропорты, автомобильный - дороги и т.д. Чем более развита данная структура, тем возможны большие объемы внешней торговли, тем ниже

затраты, а следовательно, и цена товара. И в этом случае даже более высокая пошлина приведет к большей конкурентоспособности, а соответственно, беспошлинная торговля будет способствовать снижению цен и увеличению дохода с оборота. Поэтому одной из главных задач, стоящих при создании зон внешней торговли, таможенных союзов и интеграционных группировок, является обеспечение и развитие транспортной составляющей, как основы основ развития внешней торговли. ЕАЭС в этом случае не исключение. По длине железнодорожных путей ЕАЭС занимает 2-е место в мире с показателем 106,6 тыс. км. По протяженности автомобильных дорог ЕАЭС занимает 7-е место в мире - 1124,8 тыс. км.

Конечно, еще со времен СССР транспортная инфраструктура уже была создана, однако прошедшее время наложило свой отпечаток и на содержание, и на устаревание данной инфраструктуры, инвестиции осуществлялись в меньшей степени, чем надо, что привело к устареванию и моральному и физическому ее износу. Кроме того, увеличиваются на данный момент потоки, особенно, если учесть разворот внешней торговли на Восток и возрастающий объем торговли с Китаем, где страны ЕАЭС будут служить перевалочным, транзитным местом. Предполагается, что доля транзитных перевозок из Китая в Европейский союз через территорию ЕАЭС железнодорожным транспортом увеличится более чем в 10 раз и составит к 2020 г. около 7 %<sup>1</sup>. В этих условиях нужно серьезно задуматься не только

об обновлении, но и о создании новых объектов инфраструктуры. Кроме того, достаточно важным является и вопрос безопасности движения, регулирования доступа к данной инфраструктуре, взаимоотношений между перевозчиками стран, входящих в ЕАЭС. Так, для осуществления железнодорожных перевозок на территории России существует так называемый сертификат безопасности, без которого проезд по железной дороге не может быть реализован. В связи с этим для беспрепятственного доступа к железным дорогам перевозчиков из других стран они должны обладать подобным сертификатом. Здесь имеются свои трудности: необходимо унифицировать требования к безопасности, так как существуют определенные различия в государствах, кроме того, определить, кто и как будет их выдавать и будут ли действительны они на территории всех стран или будет необходимость в наличии 5 таких сертификатов. В этом направлении уже проведена теоретическая работа, в частности, в Договоре о Евразийском экономическом союзе непосредственно указывается, что доступ перевозчиков стран ЕАЭС к услугам инфраструктуры в других государствах - членах союза осуществляется при наличии сертификата безопасности. В соответствии с Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. функция выдачи такого сертификата должна быть возложена на уполномоченный орган государств - членов ЕАЭС в порядке, установленном законодательством государства - члена союза, на территории которого расположена инфраструктура. Согласно Договору о ЕАЭС "уполномоченный орган" - это орган исполнительной власти (государственного управления) государства - члена союза, в компетенцию которого входят вопросы государственного регулирования и (или) руководства в области железнодорожного транспорта и который определен в соответствии с законодательством каждого из государств - членов ЕАЭС. Минтранс России подготовлен проект постановления, согласно которому органом, ответственным за выдачу сертификата безопасности, в России планируется назначить Федеральное агентство железнодорожного транспорта<sup>2</sup>. А вот как это будет осуществлено практически, пока четкого ответа нет, и есть необходимость более подробного анализа.

Еще одной проблемой в развитии транспортной инфраструктуры является создание единого логистического пространства, именно на это нацелено формирование железными дорогами Беларуси, Казахстана и России объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). В соответствии с концепцией и бизнес-планом создания ОТЛК к 2020 г. доходы от использова-

ния инфраструктуры составят 1,6 млрд долл., кумулятивный вклад в ВВП трех стран - 11,1 млрд долл., появится более 43 тыс. новых рабочих мест, общий грузооборот превысит 4 млн контейнеров<sup>3</sup>.

Существуют проблемы и с автомобильным транспортом, которые постепенно предполагается решать. Так, в области развития автомобильного транспорта государства-члены к 1 января 2016 г. примут программу поэтапной либерализации в сфере каботажных перевозок на период с 2016-го по 2025 г. Препятствием для интеграции транспортно-логистических систем и их динамического развития является также сохраняющаяся по требованию России разрешительная система международных перевозок по территории ЕАЭС, которая ограничивает возможности автоперевозчиков из Беларуси и Казахстана. Сдерживают транзитные возможности ЕАЭС бюрократическая несогласованность по МДМ, сопровождению грузов и т.п., а также длительность таможенного оформления грузов автоперевозчиков на границе и в силу этого длинные очереди. Проекты по модернизации дорожной инфраструктуры начинает финансировать Евразийский банк развития<sup>4</sup>. Кроме того, видимо, необходимо обратиться к опыту ЕС и таможенные пошлины не делить между странами, а значительную их часть использовать на общие инфраструктурно-логистические проекты. Это можно сделать, направляя их на пополнение капитала Евразийского банка развития, что послужит дополнительной возможностью развития данного вида инфраструктуры.

Те же проблемы касаются и создания инфраструктуры воздушного транспорта. Одной из проблем здесь выступает наличие конкурентных преимуществ России по отношению к другим странам. Исходя из этого, необходимо постепенно совершенствовать имеющуюся инфраструктуру других стран, и прежде всего Киргизии, которая в большей степени отстает по развитию инфраструктуры от других стран ЕАЭС.

Целью ЕАЭС выступает снятие барьеров для движения товаров, услуг, капитала, трудовых ресурсов, предпринимательской активности и восстановление потерянных объемов взаимной торговли, на которую приходилось в 2008 г. 12 %. В то время как в ЕС взаимная торговля достигает 65 %, в НАФТА она составляет 40 %, в АСЕАН - 25 %. Эффект роста взаимной торговли пока достаточно скромный ввиду слабой таможенной защиты от внешних товаров, имеющих более высокую конкурентоспособность. Взаимная торговля стран будущего ЕАЭС приросла в 2010 г. на 41,6 %, в 2011 г. - на 31,9 %, в 2012 г. -

## Инфраструктура финансовых рынков стран - членов ЕАЭС

Институт финансового рынка	Белоруссия	Казахстан	Россия	Армения
Мегарегулятор	-	+	+	+
Национальные рейтинговые агентства	-	+	+	+
Валютно-фондовая и товарная биржа	+	+	+	+
Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО)	+	+	+	+
Система страхования вкладов	+	+	+	+

Источник. Табах А.В., Подругина А.В. Наднациональное мегарегулирование: зарубежный опыт и перспективы ЕАЭС // Вестн. Московского университета. Серия 6, Экономика. 2015. □ 4.

на 10,1 %, в 2013 г. - на 0,3 %. С 2010-го по 2013 г. во взаимной торговле товарами увеличилась доля Беларуси - с 22,1 до 27,6 % за счет уменьшения доли Казахстана с 12,7 до 9,1 % и России - с 65,2 до 63,3 % (данные Евразийской комиссии)<sup>5</sup>. Очевидно, что необходимо интенсифицировать торговое взаимодействие Казахстана и Беларуси, которые обеспечивают лишь 1 % взаимного товарооборота стран ЕАЭС, остальные 99 % - это российско-белорусская и российско-казахстанская торговля<sup>6</sup>. Импорт Казахстана из стран ЕАЭС вырос при сокращении экспорта, что стало отрицательно сказываться на торговом балансе. Все это в определенной степени наталкивается на такую проблему, как не созданная в полной мере таможенная инфраструктура. В соответствии с проектом Таможенного кодекса ЕАЭС под таможенной инфраструктурой понимается совокупность мест перемещения товаров через таможенную границу, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, а также административных зданий и помещений, технических средств таможенного и иных видов контроля, инженерных, информационных, телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, объектов социального назначения, предназначенных для обеспечения деятельности таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных служб государств - членов Евразийского экономического союза. Всего на территории государств - членов ЕАЭС на 1 января 2015 г. располагается 432 пункта пропуска. Причем загруженность данных пунктов совершенно различна и для беспрепятственного прохождения товаров необходима соответствующая унификация работы данных пунктов. В силу этой деятельности государств - членов ЕАЭС и ЕЭК направлена на гармонизацию таможенной инфраструктуры государств - членов Союза, оптимизацию оснащения и поддержания работоспособности элементов таможенной инфраструктуры стран Союза, выработку согласованной политики применения элементов таможенной инфраструктуры странами Союза, повышение эффективности таможенного контроля при сниже-

нии временных затрат участников внешнеэкономической деятельности<sup>7</sup>.

Еще одной формой инфраструктуры, нуждающейся даже не в совершенствовании, а в создании, выступает финансовая инфраструктура. Современное существование национальных финансовых рынков обеспечило себя в рамках отдельно взятой страны основными элементами такой инфраструктуры. Практически во всех странах ЕАЭС имеются банковские системы, фондовые биржи, обязательное страхование автогражданской ответственности, система страхования вкладов и т.д. (см. таблицу). Однако для создания общего рынка необходимо унифицировать требования к данным элементам, обеспечить возможность осуществления внутринациональных сделок на фондовых биржах, создания в будущем единой интеграционной биржи. Но это пока далекое будущее, а вот процесс гармонизации законодательных основ функционирования должен появиться уже сейчас.

Но современная торговля связана не только с производственной инфраструктурой, но и с финансовой, и прежде всего с платежной, в силу того что в настоящее время торговля осуществляется в большей степени безналичным путем. По данным Евразийской экономической комиссии - наднационального регулирующего органа ЕАЭС, в 2013 г. общий оборот между членами Таможенного союза составил 64,1 млрд долл., совокупный оборот с третьими странами - 930,1 млрд долл.<sup>8</sup>. Оборот внешней торговли в ЕАЭС достиг 932,9 млрд долл., или 2,2 % от мировой доли. В настоящее время расчеты между государствами Таможенного союза примерно на 50 % производятся в рублях, на 40 % - в долларах, на 8-9 % - в евро, около 1 % - в других валютах. Для этой цели должна быть создана серьезная платежная система, которая позволяла бы проводить платежи в любой валюте в режиме онлайн. В этих условиях основной проблемой становится создание единой платежной системы, как идеального варианта, либо сотрудничество в рамках национальных платежных систем или международных, которые используются в данных странах. Создание такой системы - это тоже про-

блема, которая стоит сейчас перед ЕАЭС. “Создание инфраструктуры общего платежного пространства для стран-участниц – весьма трудоемкий процесс. Но если в расчетах будут отсутствовать международные посредники, то страны-участницы получают возможность проводить сделки в национальных валютах по самому выгодному курсу. За счет того, что платежи будут осуществляться без банков-посредников, прямые расчеты в единой валюте существенно сократят время прохождения платежей”, – прокомментировал инициативу руководитель аналитического департамента ФК АФогех Артем Деев. Для этого необходимо, прежде всего, определиться с основной концепцией проведения платежей. Будут ли они проводиться в национальной валюте, либо это будет иностранная валюта, каковы будут обменные курсы и т.д. В условиях, когда отсутствует единый валютный рынок, а самое главное – единая валюта, создание платежной системы – это очень сложная задача, которая связана с неравномерностью развития стран, высокой волатильностью валютных курсов, отсутствием единого взгляда на существующую проблему, высокими валютными рисками для экономических субъектов стран. Имеющаяся концепция предполагает создание инфраструктуры общего платежного пространства стран-участниц, позволяющего проводить платежи с учетом совместимости национальных карточных систем, в том числе создаваемой российской национальной системы платежных карт (НСПК) и ныне функционирующих систем “Белкарт” (Беларусь) и Armenian Card (ArCa)<sup>9</sup>. Однако здесь очень много неувязок и спорных моментов. Во-первых, это касается российской платежной системы – она лишь только создана, опыта функционирования пока не имеет, а следовательно, серьезной апробации не получила, поэтому возможны определенные сбои в платежах и т.д. Во-вторых, насколько применимы указанные карты в других странах; в-третьих, какова гибкость данных систем в решении валютных вопросов. Кроме этого, есть и ряд других, не менее важных моментов, без учета которых нормальное функционирование платежей в принципе будет невозможно. Если посмотреть на ведущие платежные системы, они все-таки завязаны на международной валюте, достаточно крепкой и не столь волатильной, как валюты стран ЕАЭС. Кроме того, существование платежной системы в той или иной стране опирается и осуществляется банками данной страны, или филиалами этих банков за рубежом, в лучшем случае, или их контр-

агентами, что получается в настоящее время с указанными странами. Не все страны “переплетены” банками, банковские системы обособлены, что также не дает возможности говорить о едином платежном пространстве.

Еще одним направлением в развитии сотрудничества в рамках ЕЭС выступает создание единой информационной структуры. Вопросы создания и управления единой инфраструктурой электронного обмена данными, развитием рынка электронных услуг и институтов его управления, созданием трансграничного пространства доверия и защиты персональных данных, созданием и развитием сети информационно-маркетинговых центров в государствах – членах ЕАЭС являются также одними из первоочередных для формирования единого пространства. В настоящее время без этого невозможно ни торговать, ни общаться, ни проводить платежи. Развитие Интернета на территории каждой страны достаточно нелегкая задача. Доля населения, имеющая доступ к сети Интернет, составляет 60,6 % населения, или 4,2 % мировых пользователей Интернета. Для решения данных проблем стоит, прежде всего, создать единую инфраструктуру электронного обмена данными, провести цифровую трансформацию экономики, при этом серьезно учесть положительный опыт Евросоюза и создать институты управления цифровым рынком. Для реализации задачи по формированию единой платежной системы стоило бы создать рынок электронных услуг.

Таким образом, в рамках рассмотрения инфраструктуры ЕАЭС можно отметить наличие серьезных проблем в развитии и совершенствовании всех ее видов. Однако только решение этих проблем позволит достичь тех целей, которые ставятся перед данным Союзом.

<sup>1</sup> ИА “Zakon.kz”.

<sup>2</sup> URL: [http://advis.ru/php/view\\_news.php?id=5FEEFF13-FA18-1F47-9D36-1858C7C2B6A5](http://advis.ru/php/view_news.php?id=5FEEFF13-FA18-1F47-9D36-1858C7C2B6A5).

<sup>3</sup> ИА “Zakon.kz”.

<sup>4</sup> Иршиев Б., Ковалев А. Будущее ЕАЭС: Сложный поиск равновесия и роста. Макроэкономический анализ стартовой ситуации в ЕАЭС. Париж; Минск, август-ноябрь 2014 г.

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза: аналит. обзор. Москва, 2015.

<sup>8</sup> URL: [http://rossahar.ru/news/news\\_8258.html](http://rossahar.ru/news/news_8258.html).

<sup>9</sup> URL: <http://www.pravda.ru/news/economics/02-12-2014/1238134-eaes-0/#sthash.euwg8y1g.dpuf>.

Поступила в редакцию 02.09.2015 г.