



СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВ ЕВРАЗИИ И ДРУГИХ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В ФОРМИРОВАНИИ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

А.Е. Эмирова,

доцент кафедры управления транспортными системами
Санкт-Петербургского государственного экономического университета,
кандидат экономических наук
emir288@yandex.ru

Н.Д. Эмиров,

доцент кафедры государственного и муниципального управления
Санкт-Петербургского государственного экономического университета,
кандидат экономических наук
emirovn888@gmail.com

В работе предпринята попытка систематизировать статистические материалы по проблемам развития транспорта в России с учетом роста интеграционных процессов в рамках Евразийского Экономического Союза. На основе новейших данных за 2011–2014 годы автор исследует тенденции развития транспорта России по основным направлениям (общие характеристики, труд, инвестиции, финансы) и дает результаты расчета соответствующих аналитических показателей вместе с кратким анализом имеющихся тенденций.

Ключевые слова: евразийская экономическая интеграция, Евразийский экономический союз, транспорт, управление транспортом, транспортная система, пассажирооборот, грузооборот.

УДК 385/388 ББК 39.1

Транспорт входит в число важнейших отраслей народнохозяйственного комплекса России, выступая одним из основных ключевых факторов развития экономики и социальной сферы. За последние годы в транспортной отрасли происходили существенные и противоречивые перемены, начиная от кризисных проявлений и заканчивая формированием прорывных проектов его развития (например, проект Центральной кольцевой автодороги, проект Керченского моста и т.п.). Одним из наиболее значимых направлений в данном случае становится транспортная составляющая интеграционных процессов в Евразийском Экономическом Союзе (ЕАЭС), который с 1 января 2015 года пришел на смену Евразийскому экономическому Сообществу (ЕврАзЭС).

В числе прочих задач ЕврАзЭС фигурирует формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы, и, в соответствии с этой установкой, Межгоссоветом ЕврАзЭС была утверждена Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. В Концепции, в частности, говорится, что формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понимается совокупность транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов,

Таблица 1

Число организаций, оказывающих транспортные услуги по типу предприятий на 1 января 2014 г. [2, с. 11]

Виды транспорта	Всего предприятий	в том числе по типам предприятий					
		коммерческие предприятия, не относящиеся к малому и среднему предпринимательству	субъекты малого и среднего предпринимательства			некоммерческие организации	коммерческие предприятия, тип которых не определен
			средние предприятия	малые предприятия	микропредприятия		
Транспорт, всего	163263	6459	843	12347	82626	17040	44248
в том числе:							
сухопутный транспорт	51911	2367	362	6285	26993	398	15506
водный транспорт	2134	241	42	340	1043	26	442
воздушный и космический транспорт	975	179	24	81	401	34	256
вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность	108243	3672	415	5341	54189	16582	28044

гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции [1].

Успешное решение задач по формированию единого транспортного пространства ЕАЭС может быть достигнуто путем задействования целого ряда факторов, в частности:

а) инвестициями в основные фонды отрасли;

б) использованием уже имеющейся в странах-участницах мощностей транспортной инфраструктуры (подвижного состава, дорог и т.п.);

в) использованием трудового потенциала, функционирующего на предприятиях и в организациях отрасли в странах-участницах, и его дальнейшим развитием и т.п.

Цель настоящей работы – систематизировать новейшие статистические данные и показать возможности транспортной системы России в формировании единого транспортного пространства ЕАЭС, ограничиваясь, в силу объема работы, анализом данных по двум первым позициям.

Согласно имеющимся новейшим данным (см. таблицу 1), на 1 января 2014 года в транспортной отрасли России функционировали 163 263 предприятия, из них:

– 50 707 (т.е. 19,3%) предприятий относились к коммерческим,

– 95816 (т.е. 58,7%) относились к субъектам малого и среднего предпринимательства,

– 51911 (т.е. 31,8%) включались в сухопутный транспорт,

– 2134 (т.е. 1,3%) – в водный транспорт,

– 975 (т.е. 0,6%) – в воздушный транспорт,

– 108243 (т.е. 66,3%) осуществляли вспомогательную и дополнительную транспортную деятельность (например, обработку грузов, хранение и складирование, эксплуатацию гаражей и стоянок и т.п.).

Цифры, приведенные в табл. 2 и 3, показывают, что валовая добавленная стоимость по такому виду экономической деятельности, как «транспорт и связь», составила на конец 2013 г. 4885,4 млрд руб. в действовавших ценах, что составляло 8,5% от общего ее объема по экономике России¹. Среднегодовая численность работников в сфере транспорта в том же году составила 2,8 млн чел, т.е. 6,1% от общей числа занятых по России.

Таблица 2

Основные экономические показатели транспорта [2, с. 12]

Показатели	2011	2012	2013
Валовая добавленная стоимость по виду экономической деятельности «транспорт и связь» (в текущих основных ценах), млрд руб.	4114,7	4598,8	4885,4
Среднегодовая численность работников организаций транспорта, млн человек	2,8	2,8	2,8
Основные фонды транспорта (на конец года по полной учетной стоимости), млрд руб.	9971,6	11123,9	12056,0
Инвестиции в основной капитал транспорта, млрд руб.	2791,1	2978,8	3081,7
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций транспорта*, млрд руб.	475,4	607,5	450,8

* По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства; по данным бухгалтерской отчетности.

Основные фонды, задействованные в транспортной отрасли на конец 2013 г. составляли 12056 млрд руб., т.е. 17,2% всех используемых в стране основных фондов, при этом инвестиции в основной капитал за 2013 г. составили 3081,7 млрд руб., т.е. 23,2% от всех инвестиций по России (см. табл. 2 и 3).

Анализ тенденций в основных экономических показателях рассматриваемой нами отрасли, естественно, требует кратко рассмотреть ситуацию с натуральными измерителями результатов деятельности транспорта в России. Так, согласно имеющейся статистике, на всех видах транспорта было перевезено в 2011 г. 21891 млн пассажиров, тогда как в 2013 – 19590 млн, т.е. сокращение составило 10,5% (5,4% в среднем за год) [2, с.35].

Из таблицы 4 можно составить представление о результатах перевозки пассажиров в 2013–2014 гг.: транспорт отраслей Минтранса России, соответственно, обеспечил 540,2 и 543,6 млрд пассажиро-километров (среднегодовой прирост 0,3%). При этом обращает на себя внимание резкое падение объемов перевозок на внутреннем водном транспорте (в среднем за год на 6%), на железнодорожном транспорте (в среднем за год на 3,5%) и на троллейбусном транспорте (в среднем за год на 3,3%). По данным табл.4 нетрудно также рассчитать современные показатели удельного веса каждого вида транспорта в пассажироперевозках.

Таблица 3

Удельный вес транспорта в экономике России (%) [2, с. 13]

Показатели	2011	2012	2013
Валовая добавленная стоимость по виду экономической деятельности «транспорт и связь» (в текущих основных ценах)	8,6	8,7	8,5
Среднегодовая численность работников организаций транспорта	6,1	6,2	6,1
Наличие основных фондов транспорта (на конец года)	17,8	17,6	17,2
Инвестиции в основной капитал транспорта	25,3	23,7	23,2
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций транспорта	6,7	7,8	6,6

Таблица 4

Пассажирооборот по основным видам транспорта в РФ (млрд пассажиро-километров) [3, с. 6]

Вид транспорта	2013	2014	2014 в % к 2013
Транспорт отраслей Минтранса РФ	540,2	543,6	100,6
в том числе:			
трамвайный	5,30	4,98	94,0
троллейбусный	5,70	5,33	93,5
метрополитенный	45,6	45,4	99,6
автомобильный (автобусный)	119,3	117,4	98,4
внутренний водный	0,595	0,522	87,7
воздушный	225,2	241,4	107,2
железнодорожный	138,5	128,6	92,9

Так, в 2014 г. основной пассажирооборот (44,4% общего объема) приходился на воздушный транспорт, второе и третье место занимали, соответственно, железнодорожный (23,6%) и автомобильный (21,6%).

Что касается ситуации с грузооборотом, то, по имеющимся данным, видно, что в 2011 г. было перевезено 8337 млн т грузов, тогда как в 2013 г. – 8264 млн т, т.е. сокращение составило 0,9% (0,4% в среднегодовом исчислении) [2, с. 32]. В табл.5 представлены данные из источников по соответствующим видам транспорта (2013 и 2014 гг.).

Таблица 5

Грузооборот по основным видам транспорта в РФ (млрд тонно-километров) [3, с.14]

Вид транспорта	2013	2014	2014 в % к 2013
Транспорт всех отраслей экономики	5115,1	5109,6	99,9
в том числе:			
Транспорт отраслей Минтранса РФ	2602,4	2686,8	103,2
Железнодорожный общего пользования	2196,2	2298,3	104,6
Промышленный железнодорожный	31,5	32,95	104,6
Автомобильный	250,1	246,7	98,6
Внутренний водный	80,1	72,2	90,1
Воздушный	5,011	5,152	102,8
Транспорт других министерств и ведомств			
трубопроводный	2512,7	2422,8	96,4

Таблица 6

Основные фонды и степень их износа по организациям транспорта (на конец года) [2, с. 21]

Виды транспорта	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд руб.			Степень износа основных фондов, %		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Все виды транспорта	9971,6	11123,9	12056,0	34,7	36,0	37,1
В том числе:						
Железнодорожный транспорт	3712,2	3921,1	4504,8	30,4	33,0	32,8
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	88,5	95,2	124,3	55,3	56,2	55,5
городской электрический транспорт	1264,8	1303,0	1368,9	15,6	16,3	16,9
автомобильный грузовой транспорт	88,4	111,4	115,8	42,1	45,4	44,8
транспортирование по трубопроводам	3113,2	4013,3	3975,7	50,1	45,2	49,3
морской транспорт	59,1	57,5	65,0	34,7	37,4	34,0
внутренний водный транспорт	57,6	70,1	76,7	50,7	48,4	53,6
воздушный транспорт	176,8	194,9	189,0	45,0	39,0	40,9

Согласно таблице 5, транспорт всех отраслей экономики обеспечил в 2013 и 2014 гг. грузооборот, соответственно, в 5115,1 и 5109,6 млрд тонно-километров (падение на 0,1%). При этом следует обратить внимание на падение грузооборота на внутреннем водном (на 9,9%) и автомобильном транспорте (на 1,4%).

Исходя из цифр, представленных в табл.5, можно определить удельный вес каждого вида транспорта в грузообороте по основным его видам. Так, в 2014 г. первое место следует отдать трубопроводному транспорту (47,4% от общего грузооборота по стране), второе – железнодорожному транспорту общего пользования (45,0%), третье – автомобильному (4,8%).

Обращаясь далее к анализу современных тенденций в развитии транспортного комплекса России, нельзя не обратиться к рассмотрению вопросов, связанных с основными фондами отрасли. Обобщающие характеристики объема и состояния основных фондов транспортной отрасли по последним статистическим данным приведены в табл. 6.

Из данных табл.6 видно, что в 2011–2013 гг. наблюдался постоянный рост объемов основных фондов транспорта с 9971,6 до 12056 млрд рублей (по полной учетной стоимости), т.е. процент прироста составил +20,9% (т.е. 9,9% в среднем за год). При этом наибольший удельный вес в структуре основных фондов отрасли приходился на железнодорожный (37,4%) и трубопроводный транспорт (33,0%).

Степень износа основных фондов транспортной отрасли в России постепенно повышалась с 34,7% в 2011 г. до 37,1% в 2013 г. Наиболее изношенными в 2013 г. были основные фонды:

- автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию (износ 55,5%),
- внутреннего водного транспорта (износ 53,6%),
- трубопроводного транспорта (износ 49,3%).

Высокое разнообразие основных направлений деятельности различных видов транспорта делает весьма актуальным вопрос о состоянии и развитии ее технического обеспечения. В данном случае проанализируем ситуацию по двум направлениям: 1) транспортные средства; 2) пути сообщения. Соответствующие данные приведены в таблицах 7 и 8, из которых следует сделать ряд выводов.

Во-первых, численность парка грузовых транспортных средств в 2011–2013 гг. практически была стабильна, исключая речные грузовые суда (28,5 тыс. шт. в 2011, 17,2 тыс. шт. в 2013 г., т.е. сокращение почти на 40% или на 18,3% в среднем за год).

Во-вторых, почти аналогичная ситуация характерна для парка пассажирских транспортных средств, где, однако, наблюдался быстрый рост численности легковых автомобилей, принадлежащих гражданам России (с 34,6 до 39,4 млн шт., т.е. среднегодовой прирост на 6,7%).

В-третьих, протяженность путей сообщения в России в 2011–2013 гг. характеризуется преобладанием в них автомобильных дорог – 1557 тыс. км в 2013 г., из них 1094 тыс. км (т.е. 70,3%) – с твердым покрытием (см. табл.10). Второе место по протяженности занимают магистральные газопроводы (в 2013 г. – 250 тыс. км), третье – внутренние водные судоходные пути (в 2013 г. – 102 тыс. км). Один из наиболее значимых для России видов транспорта – железнодорожный – находится только на четвертом месте, имея протяженность путей общего пользования 86 тыс. км в 2013 г. Нельзя не отметить, что, согласно существующим расчетам, транспортная сеть России должна иметь минимальную протяженность 2 млн км, т.е. недостает около 1 млн км дорог. Для сравнения: в США, территория которых меньше территории России в 1,8 раза, построено свыше 6 млн км железных и автомобильных дорог [4, с.128].

Данные о технико-технологической структуре основных фондов в транспортных отраслях (см. выше), естественно, должны сопровождаться цифрами, характеризующими инвестиционные процессы в отрасли. Обратимся, прежде всего, к абсолютным показателям инвестиций за последние годы.

Из данных, приведенных в таблице 9, видно, что в 2011–2013 гг. общий объем инвестиций в транспортную отрасль возрос с 2791 млрд руб. в 2011 г. до 3082 млрд руб. в 2013 г. (прирост на 10,4% или 5,1% в среднегодовом исчислении), однако доля транспорта в общем объеме инвестиций по стране за те же годы снизилась с 25,3% до 23,3%.

Таблица 7

Наличие транспортных средств (на конец года, тыс. штук) [2, с. 56]

Виды подвижного состава	2011	2012	2013
ГРУЗОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА			
Парк груженых ж/д. вагонов (в среднем в сутки)	393	393	386
Грузовые автомобили, всего, млн	5,5	5,8	6,0
в том числе в собственности граждан	3,1	3,3	3,5
Морские грузовые суда	2,7	2,7	2,7
Речные грузовые суда	28,5	20,0	17,2
ПАССАЖИРСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА			
Автобусы общего пользования (без субъектов малого предпринимательства)	72	74	70
Легковые автомобили – всего, млн	36,4	38,8	41,4
в том числе в собственности граждан	34,6	36,9	39,2
Трамвайные вагоны	8,6	8,4	8,3
Троллейбусы	11,0	11,0	10,7
Вагоны метрополитена	6,5	6,7	7,0
Морские пассажирские суда, шт.	56	56	56
Речные пассажирские суда	2,1	1,4	1,3
Гражданские воздушные суда	6,2	6,2	6,6

Таблица 8

Протяженность путей сообщения (на конец года, тыс. км) [2, с. 57]

Виды путей сообщения	2011	2012	2013
Ж/д. пути общего пользования	86	86	86
Автомобильные дороги, всего	1094	1439	1557
в том числе с твердым покрытием	841	1038	1094
Трамвайные пути	2,5	2,5	2,5
Троллейбусные линии	4,8	4,8	4,8
Пути метрополитена, км	485	497	512
Магистральные трубопроводы	242	249	250
в том числе:			
– газопроводы	171	175	175
– нефтепроводы	51	55	55
– нефтепродуктопроводы	20	20	20
Внутренние водные судоходные пути	101	101	102

Таблица 9

Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах, млрд руб.) [5, с. 553–554]

Инвестиции	2011		2012		2013	
	Всего	в %	Всего	в %	Всего	в %
Инвестиции в основной капитал – всего	11036	100,0	12586	100,0	13256	100,0
в том числе: транспорт	2 791	25,3	2 979	23,6	3 082	23,3

К сожалению, статистика, приводя данные о структуре общего объема инвестиций в разрезе видов транспорта, приводит соответствующие цифры без учета субъектов малого предпринимательства. Анализ таких цифр, приведенных в таблице 10, показывает, что, например, в 2013 г. большая часть инвестиций (32,0%) направлялась в трубопроводный транспорт, аналогичный показатель для этого вида в 2011 г. составлял 46,4%. Вторым по значимости объектом инвестирования в 2013 г. был железнодорожный транспорт (20,7% от общего объема инвестиций в 2013 г.), за ним располагается городской электрический транспорт (11,0% от всех инвестиций в 2013 г.).

Таблица 10

Инвестиции по основным видам транспорта (без субъектов малого предпринимательства) [2, с. 20]

Виды транспорта	Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах)*, млрд руб.			Инвестиции, поступившие от иностранных инвесторов, млн долл.		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Транспорт – всего	2048,3	2063,6	1987,9	1027,1	1241,5	1746,0
в том числе:						
железнодорожный транспорт	403,1	443,4	411,7	113,1	39,7	5,8
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	18,9	16,2	24,4	0,4	0,5	0,7
городской электрический транспорт	80,5	111,6	218,5	–	–	–
автомобильный грузовой транспорт	19,3	25,1	28,1	26,8	24,1	41,1
транспортирование по трубопроводам	949,9	836,2	636,1	31,6	36,1	29,1
морской транспорт	13,3	3,4	6,2	3,7	3,1	20,0
внутренний водный транспорт	12,3	9,1	4,5	7,6	7,5	16,3
воздушный и космический транспорт	17,8	26,4	30,5	368,7	413,7	446,3

*Без субъектов малого предпринимательства.

В рамках рассматриваемого нами вопроса нельзя пройти также мимо данных об иностранных инвестициях в транспортную отрасль России. Из таблицы 10 видно, что, если в 2011 г. их объем составил 1027,1 млн долл. (около 30,1 млрд руб. по среднегодовому курсу за тот же год), то в 2013 г. рассматриваемый показатель составил 1746 млн долл. (около 55,5 млрд руб. по среднегодовому курсу за 2013 г.). Для расчетов был принят среднегодовой курс доллара по данным Росстата [6]. Иными словами, иностранные инвестиции в транспорт в рублевом эквиваленте возросли за рассматриваемый период в 1,84 раза, что соответствует среднегодовому приросту +35,8%. Тем не менее, доля транспорта в общем объеме иностранных инвестиций в экономику России крайне невелика: если в 2011 г. она составила 0,6%, то в 2013 г. она поднялась до 1,1% [5, с.567].

Затронутые выше данные о темпах роста инвестиций в транспорте целесообразнее рассматривать в рамках единого комплекса показателей, представленного в табл.11.

Таблица 11

Индексы физического объема инвестиций в основной капитал по основным видам транспорта (в сопоставимых ценах, в % к пред. году) [3, с. 20]

Виды транспорта	2011	2012	2013
Транспорт – всего	128,1	94,0	93,1
из него:			
железнодорожный транспорт	100,1	102,4	90,0
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	139,6	79,5	146,5
городской электрический транспорт	129,3	129,1	190,4
автомобильный грузовой транспорт	166,8	121,0	109,1
транспортирование по трубопроводам	137,7	82,0	73,9
морской транспорт	в 2,7 р.	24,2	177,5
внутренний водный транспорт	в 4,2 р.	69,8	48,1
воздушный и космический транспорт	88,3	140,8	112,7

Из материалов этой таблицы видно, что, если в 2011 г. инвестиции в транспорт возросли на 28,1% (по сравнению с 2010 г.), то в 2013 г. они составили 93,1% по отношению к 2012 г. (падение на 6,9%). Наибольший прирост инвестиций наблюдался на городском электрическом транспорте (+90,4%) и на морском транспорте (+77,5%), тогда как максимальное их падение имело место на внутреннем водном транспорте (-51,9%) и на трубопроводном транспорте (-26,1%).

Одним из главных результатов инвестиционного процесса выступает ввод в действие основных производственных фондов в соответствующей отрасли. В том, что касается транспорта, то по данному вопросу может быть выявлена статистика, часть которой представлена в таблице 12.

Таблица 12

Ввод в действие в транспортной отрасли основных производственных мощностей [2, с. 22]

Производственные мощности транспортной отрасли	2011	2012	2013
Новые железнодорожные линии, км	93,4	39,3	29,4
Вторые пути, км	95,0	76,6	55,9
Электрификация железных дорог, км	194,3	103,8	4,5
Автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования, тыс. км	1,9	2,0	2,5
Линии метрополитена (в двухпутном исчислении), км	10,0	13,2	23,3
Трамвайные пути (одиночные), км	8,0	1,1	–
Троллейбусные линии (одиночные), км	6,1	–	4,5
Магистральные трубопроводы:			
– газопроводы и отводы от них, тыс. км	1,0	3,8	1,1
– нефтепроводы, тыс. км	1,2	2,1	0,9
– нефтепродуктопроводы региональные, км	1,2	7,3	42,1
Причалы морских портов, включая перегрузочные комплексы:			
– тыс. пог. м	2,7	1,2	1,5
– млн т груза в год	2,3	6,0	–
Механизированные причалы речных портов, тыс. пог. м	0,5	–	0,2
Взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, тыс. м ²	937,8	179,2	411,1
Аэровокзалы, пропускная способность (пассажиров/час), человек	2638	4437	1050

В этой таблице, прежде всего, следует отметить падение большинства частных показателей развития производственных мощностей за 2011–2013 гг. Так, ввод новых железнодорожных линий снизился за указанный период в 3,2 раза, электрификация железных дорог – в 43,2 раза, пропускная способность введенных аэровокзалов – в 2,5 раза и т.д. Однако, нельзя не отметить прирост таких показателей, как ввод автомобильных дорог с твердым покрытием (рост в 1,3 раза), линий метрополитена (в 2,3 раза), региональных нефтепродуктопроводов (в 35,1 раза) и т.д.

Таким образом, рассмотренные нами выше фактические данные о новейших тенденциях в развитии транспортной отрасли в России позволяют сделать ряд выводов.

Во-первых, статистика транспорта, публикуемая в официальных источниках Росстатом и Минтранс России, дает достаточно подробную информацию о состоянии и тенденциях развития отрасли за последние годы. Из официальных статистических материалов нетрудно увидеть, что транспорт занимает одно из ведущих мест среди других отраслей экономики России, включая в себя свыше 163 тыс. предприятий и организаций, давая почти 8% от производимого страной ВВП, располагая около 9% всех имеющихся в России основных фондов и обеспечивая работой свыше 2,8 млн человек.

Во-вторых, анализ основных показателей деятельности транспорта выявляет заметное влияние на них кризисных явлений, которые распространяются в экономике России в последнее время и существенно ограничивают возможности страны в интеграционных процессах в рамках ЕАЭС. В

частности, нельзя не обратить внимание на падение таких показателей, как: объем грузооборота; численность работников; численность ряда видов транспортных средств; инвестиции в основной капитал (без малого предпринимательства); ввод в действие новых основных фондов и т.п. Общий вывод в данном случае сводится к тому, что транспортная система России переживает в настоящее время трудный период своего развития и ее возможности в формировании Единого транспортного пространства ЕАЭС достаточно ограничены. Этот вывод подкрепляется большинством приведенных выше данных, особенно материалами по износу основных фондов, падением грузо- и пассажирооборота в стране, падением объемов ввода новых производственных мощностей по ряду направлений и т.п. Тем не менее, следует отметить и наличие положительных тенденций, наличие которых является необходимым условием сотрудничества стран ЕАЭС в транспортной отрасли, например, заметный рост объема соответствующих инвестиций.

Литература

1. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества. Утверждена решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. №374. URL: <http://evrazes.com/docs/view/68> (дата обращения: 22.05.2015).
2. Транспорт и связь в России. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.04.2015).
3. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2014 года. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/153/> (дата обращения: 10.04.2015).
4. Лукьянович Н.В., Котляров Н.Н., Левченко Н.В. Перспективы создания единого транспортного пространства Евразийского экономического союза (ЕВРАЗЭС) // *Мировая экономика и международные отношения. Экономические науки.* – 2014. – №7. – С.126–130.
5. Российский статистический ежегодник. 2014. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.03.2015).
6. Среднегодовой курс доллара. URL: http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd_internal/DBInet.cgi (дата обращения: 6.05.2015).

¹ К сожалению, отрасли «транспорт» и «связь» в действующей статистике не всегда разделяются.

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В СТРАНАХ ЕАЭС В КОНТЕКСТЕ ОПЫТА ЕВРОСОЮЗА

В.В. Кульков,

аспирант департамента мировой экономики НИУ Высшей школы экономики (г. Москва)

В статье показаны основные тенденции развития международного воздушного права, в частности рассмотрен механизм создания режима «открытого неба» на территории ЕС. Дана характеристика основным эффектам от либерализации авиатранспортного сообщения в ЕС и изучена возможность появления «открытого неба» внутри ЕАЭС.

Ключевые слова: гражданская авиация, транспорт, международная экономическая интеграция, Европейский Союз, Евразийский экономический союз.

УДК 339.92; 338.2 ББК 65.37; 65.5

Развитие международного воздушного права: от двусторонних соглашений к «открытому небу»

Либерализация пассажирских авиаперевозок — это устойчивый тренд в гражданской авиации мира. Под либерализацией авиаперевозок принято понимать постепенное расширение установленных норм регулирования авиасообщения в Чикагской конвенции, подписанной в 1944 году, и создание особых авиационных режимов, получивших название «открытое небо». Согласно «Чикагской конвенции», ключевым правовым актом, регулирующим авиационное сообщение между двумя странами, были двухсторонние соглашения. В рамках соглашений о международном воздушном сообщении государства могли устанавливать маршруты, согласовывать количество авиакомпаний, осуществляющих рейсы на данных маршрутах, а также регулировать тарифы. Практика реализации таких соглашений привела к монополизации международных маршрутов 1–2 авиакомпаниями, высокому уровню тарифов и, как следствие всего выше перечисленного, низкой конкурентоспособности авиакомпаний в силу отсутствия самой конкуренции.

Достаточно быстро в результате глобализации мировой экономики двусторонние соглашения стали нуждаться в серьезной адаптации, а так же появилась необходимость создания многосторонних соглашений в области авиасообщения. Для более широкого регулирования международного авиасообщения были разработаны «Свободы воздушного пространства» [1]. Первые пять свобод были согласованы еще в 1944 году, остальные четыре появились позже.

Первые две свободы давали право на пересечение воздушного пространства иностранного государства без посадки и право на дозаправку и обслуживание в иностранном государстве по пути в другую страну. Эти свободы получили название «Соглашение о транзите по международным воздушным линиям». Соглашение вступило в силу в 1945 году и на сегодняшний день его подписало 130 государств. Примером страны, не подписавшей это соглашение, является Россия, взимающая плату с иностранных авиакомпаний за использование транссибирских маршрутов. Третья и четвертая свобода давали право на полет из своего государства в чужое и наоборот. Эти две свободы являются основой двусторонних соглашений. Пятая