

Интеграционные процессы Союзного государства в контексте обеспечения экономической безопасности стран-участниц: создание единой транспортной системы

Васильева Мария Владимировна

*доцент кафедры экономики, финансов и финансового права, Псковский государственный университет
180000, г. Псков, ул. Льва Толстого, д. 6а.*

Наумова Елена Николаевна

*доцент кафедры экономики, финансов и финансового права, Псковский государственный университет
180000, г. Псков, ул. Льва Толстого, д. 6а.*

Аннотация

В статье представлены аспекты формирования экономической безопасности государств с позиции интеграционных процессов в Российской Федерации и Республике Беларусь. Авторы презентуют результаты и перспективы создания единой транспортной системы Союзного государства. Рассмотрены достигнутые к настоящему моменту результаты интеграции в транспортной сфере, а также предстоящие перед государствами задачи в условиях существенного негативного внешнего давления и высокой степени неопределенности. Показано, что хотя негативные факторы приводят к возникновению ряда проблем, однако, страны-члены Союзного государства сохраняют общий вектор развития на обеспечение безопасности через интеграцию обеспечивающих систем. При этом акцент интеграционного развития по мере решения текущих задач смещается в сторону создания и внедрения более качественных и высокотехнологичных элементов единой транспортной системы.

Ключевые слова: интеграция, экономическая безопасность, транспортная система, Союзное государство

Ссылка для цитирования:

Васильева М. В. , Наумова Е. Н. Интеграционные процессы Союзного государства в контексте обеспечения экономической безопасности стран-участниц: создание единой транспортной системы // Право и экономика Союзного государства URL: <http://ras.jes.su/prv/s0032947-1-1> (дата обращения: 27.11.2024).

1 **Введение.** Международные отношения, складывающиеся в настоящее время на государственном уровне, испытывают «чрезвычайно высокое напряжение» и значительным образом реформируются: часть стран принимает решения о входе в существующие союзы (в качестве примера можем привести активность Исламской Республики Иран, включившейся в БРИКС¹, в 2023 г.) или становятся инициаторами вновь создаваемых (так, например, Нигер, Мали и Буркина-Фасо² презентовали создание нового союза военного характера «Конфедерация государств Сахеля», 2024 г.), другие страны принимают решения о выходе из политических блоков, но оставляют за собой право быть активным «торгующим» участником того же экономического сообщества (Brexit: «разрыв» Великобритании и Европейского Союза был реализован за период 2016 – 2020 гг.).

2 Таким образом, на мировой арене постоянно происходят процессы по обновлению международных связей и этот факт дает основание полагать, что процессы интеграции и дезинтеграции только набирают силу и в перспективе картина политических и экономических партнерств уже в ближайшее десятилетие значительно обновится, что делает актуальным исследование с позиции рассмотрения и оценки влияния позитивных и негативных трендов на общую систему межгосударственных отношений стран, входящих в какой-либо интеграционный формат. Кроме того, представляется важным вопрос: какие последствия в сфере обеспечения экономической безопасности влекут за собой интеграционные (или дезинтеграционные) процессы, что также актуализирует тематику исследования.

3 **Материалы и методы.** В данной работе мы обратимся к опыту интеграции, реализуемой на постсоветском пространстве, объектом исследования выступает Союзное государство (далее – СГ), предметом – проблемы и перспективы интеграции России и Республики Беларусь (далее – РБ) в транспортном секторе в контексте обеспечения их экономической безопасности. Цель исследования – разработать рекомендации по формированию единой транспортной системы как базиса формирования экономической безопасности Союзного государства. Методами исследования выступают сбор и анализ вторичных данных, представленных в открытом доступе по соответствующей тематике.

4 **Результаты и их обсуждение.** Напомним, что термин «интеграция» происходит от лат. integration, то есть «восстановление», «восполнение», а также от integer – «целый», «полный». Современные научные подходы определяют сущность категории как полиаспектную.

5 Так, в рамках системного подхода, интеграция – это совокупность (или система) субъектов и отношений между ними, обеспечивающих устойчивость взаимосвязей для достижения экономического и политического благополучия на основе скоординированной политики. В данном подходе интеграцию нельзя считать целью, а именно ее использование способствует достижению намеченных ориентиров. Среди субъектов, упомянутых в определении, чаще всего называют государство, но могут быть и отдельные институты государственного управления, бизнес-структуры, территориальные союзы.

6 Не менее широко распространенным является процессный подход в понимании интеграции. Применяя его авторы представляют сущность интеграции как «...совокупность политико-правовых, экономических и социальных процессов, ведущих к координации деятельности и взаимодействию, а в некоторых случаях к объединению различных ... единиц, государственных образований, структур, сил» [1].

7 Важно учитывать, что в представленных концептуальных подходах отмечается единая характеристика интеграции – добровольность участия субъектов и обязательно наличие потенциала взаимовыгодных отношений. Те государства, что включаются в интеграцию, предполагают получить от участия: 1) экономические выгоды (рост производства и спроса на товары, обеспечение высокого уровня жизни); 2) политические преимущества (устойчивость политической системы, формирование стабильной системы государственного управления); 3) обеспечение собственной военной доктрины безопасности; 4) значительное расширение культурных каналов связи, образования, науки и пр.

8 Также следует обозначить более узкий, но сущностно-актуальный подход к оценке интеграции, исходя из политики включенности субъектов. Например, в источнике [2] предлагается классифицировать интеграцию по типам взаимосвязей субъектов и стратегическим приоритетам. В этом разрезе возможна экономическая интеграция, реализуемая на уровне «государство-государство» в формате особой институциональной системы (наличие иерархии, функционирование наднациональных органов управления, формирование и реализация единых принципов экономической политики), в качестве примера – формирующийся с 2015 г. Евразийский экономический союз.

9 Возможно также оценивать тип интеграции, выделяя и «соединяя» актуальные отрасли национальной экономики стран-участниц, это так называемая структурная интеграция. В таком формате реализуется партнерство в большинстве крупных международных объединений. Например, Шанхайская организация сотрудничества³ (далее – ШОС) ежегодно инициирует значительное количество международных отраслевых проектов, финансируемых через различные механизмы, в том числе с использованием государственно-частного партнерства, концессии, прямом инвестировании средств бюджетов стран-участниц, при поддержке институтов развития. Актуальными для стран ШОС, помимо торговых проектов, можно назвать экологические стартапы (например, по утилизации отходов, развитию технологий «замкнутого цикла»); разработку мобильных приложений, например, обеспечивающих безопасное перемещение физических лиц в «зараженном» пространстве (имеется в виду территория, где выявлена опасная для человека инфекция); различные образовательные инициативы, такие как создание совместных университетов (уже ставший классическим примером российско-китайского университета, 2014 г.) и многое другое [3].

10 Также научным сообществом выделяется еще один формат – хозяйственная интеграция, обеспечивающая развитие национальных экономик в процессе специализации и сбережения ресурсов. Как объект развития здесь выступают международные промышленные кластеры (отметим, что термин в текущем моменте рассматривается в качестве «потенциальной» законодательной категории в РФ), холдинги, транснациональные компании и корпорации.

11 В качестве примера можно привести один из приоритетов внешнеэкономической деятельности РФ на территории стран Ближнего Востока. Так, Минпромторг России на текущий момент направил предложение бизнес-сообществу Саудовской Аравии (отрасли – химическая, фармацевтическая, машиностроительная, энергетическая) по актуализации международного проекта «промышленный кластер» [4].

12 Как видно из приведенного обзора, все направления интеграции, так или иначе, связаны с формированием более стабильных международных отношений, что, в свою очередь способствует росту экономической безопасности территорий и укреплению контактов в политической сфере.

13 Оценивая происходящие события и сложившуюся политическую повестку на международной арене следует отметить, что для Российской Федерации, несмотря на негативные проявления гибридной войны⁴ со стороны «недружественных» стран⁵, открываются новые горизонты, при этом формируются условия для реализации целей устойчивого развития. Этот тренд подтверждается принятой в 2023 г. Концепцией внешней политики Российской Федерации [5].

14 Новая доктрина учитывает факт глубокого раскола с западными странами, в тексте документа указывается на «экзистенциальный характер угроз, создаваемых действиями недружественных стран», при этом США определены как «главный инициатор и проводник антироссийской линии». В качестве важнейших целей в документе называется «...ликвидация остатков господства США и других недружественных государств в мировых делах».

15 Основными приоритетами при этом заявлены: развитие «...деполитизированной, безопасной, независимой от недружественных государств международной платежной инфраструктуры»; расширение практики использования национальных валют во взаиморасчетах; диверсификация международных связей и систем партнерства, поддержка несырьевого неэнергетического экспорта; защита российских предпринимателей от дискриминации (через использование специальных защитных мер); формирование привлекательных внутренних экономических условий для зарубежных инвесторов; активизация процессов интеграции (СГ, Содружество независимых государств (далее – СНГ), ЕАЭС, ШОС, БРИКС и другие платформы), также значительное внимание уделяется Большому Евразийскому партнерству⁶.

16 Декларируется, что характеристики России – «уникальность географического положения» и уровень «транзитного потенциала» – должны послужить для укрепления логистической инфраструктуры и достичь высокого развития взаимосвязанности торговых и транспортных потоков в Евразии. Анализ источников [6], [7], [8], [9] позволил выявить потенциально перспективных субъектов на уровне международных союзов, а также приоритеты и содержание интеграции для РФ в стратегическом периоде (рис. 1).

17



Рис. 1. Перспективы РФ в системе расширения партнерских связей в рамках функционирующих акторов международной интеграции

18 Делая вывод из теоретического осмысления направлений интеграции отметим, что в целом для РФ требуется усилить партнерские решения в системе наиболее перспективных союзов, что даст основу для достижения целей не только в рамках отраслевых решений национальной экономики, но и в политическом, и культурном международном дискурсе.

19 Одним из таких успешных интеграционных проектов можно назвать Союзное государство. Ниже дадим краткую справку истории развития партнерства РФ и РБ.

20 Согласно официальным источникам актуализация процесса сближения РФ и Беларуси началась в феврале 1995 г.: в Минске был подписан двусторонний договор о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве. [10] Руководители стран-партнеров договорились об ускорении процессов формирования единого экономического пространства, координации финансовой, таможенной политики, а также открытости границ и ликвидацию пограничного контроля.

21 Уже в 1996 г. был подписан Договор об образовании Сообщества России и Белоруссии, и в нем указывалось, что «...Стороны решили на добровольной основе образовать глубоко интегрированное политически и экономически Сообщество России и Беларуси в целях объединения материального и интеллектуального потенциалов своих государств для подъема экономики, создания равных условий повышения уровня жизни народов и духовного развития личности» [11]. В качестве целей интеграции предполагалось сближение подходов в области внешней и внутренней политики, формирование единого безопасного пространства.

22 Продолжая политику интеграции в 1997 г. стороны договорились о дальнейшем единении России и Белоруссии и зафиксировали создание новой интеграционной площадки – Союза России и Беларуси.

23 В качестве итогового обсуждения в 1999 г. президенты РФ и РБ подписали Договор о создании Союзного государства (Парламенты стран ратифицировали документ в январе 2000 г.) [12].

24 Наибольшую активность в построении единого контура СГ за период его функционирования можно отметить за период с 2021 г. по настоящее время, когда были заявлены и реализованы двадцать восемь Союзных программ. Программы позволили достичь целей по переходу к единому рынку энергоносителей (газ, нефть, электричество); сближению условий использования услуг систем мобильной связи и, соответственно, роуминга и другие не менее актуальные направления.

25 Реализованные элементы программ и проектов обеспечили поступательное сближение денежно-кредитной политики, способствовали развитию систем защиты прав потребителей через противодействие недобросовестным практикам на рынке; на высоком уровне определили унификацию порядка и содержания государственного контроля (ветеринарный, фитосанитарный, транспортный, карантинный фитосанитарный).

26 Также в структуре программ значительное место занимало дальнейшее согласование политики в области построения единого транспортного рынка услуг, в поддержании роста занятости, туризма, торговли и мн. др. [13].

27 Позитивно оценивая результаты интеграции за четверть века, Россия и Беларусь продолжают стремиться к формированию зрелого союза на принципах актуальной политической и экономической международной повестки.

28 Из достижений выделим следующие:

- политические аспекты: Союзное государство смогло обеспечить формирование уникальной политической модели партнерства суверенных государств (при этом учтен опыт взаимодействия советского периода); сформирована система совместной защиты западных границ СГ, реализуется совместная оборонная программа по контролю границ в РБ (речь о функционировании Объединенной группировки войск на территории Беларуси, в нее входят и российскийские, и белорусские военнослужащие);
- экономические аспекты: активно реализуется кооперация в различных отраслях экономики, в том числе трансфер технологий в промышленном секторе, инициируются совместные проекты представителей регионов РФ и РБ;
- создание межгосударственных структур: функционирование Межгосударственного центра для координации работы по управлению рисками, а также для реализации аналитических функций и мониторинга совершения таможенных операций (организован в декабре 2022 г.) способствует эффективному таможенному контролю на территории РФ и РБ силами должностных лиц таможенных органов в составе мобильных групп; создание в 2023 г. Наднационального налогового комитета продолжило курс на интеграцию, при этом достижения каждой из налоговых служб стран-партнеров позволит обеспечить более высокий уровень собираемости налогов, пресечение «серых» схем, а также будет способствовать развитию методического сопровождения налоговых операций для агентов рынка. Актуальнейшим проектом можно назвать и создание Медиахолдинга СГ, целью которого будет информирование граждан РФ и РБ в области приоритетов совместного движения к сильной экономике, правовому единству, технологическому суверенитету государств -участников СГ;
- технологические аспекты: на уровне СГ полноценно действует межгосударственный контроль рыночных операций, поддерживаемый платформами маркировки и прослеживаемости (здесь взаимодействуют контролирующие органы: налоговой, таможенной, транспортной безопасности), это способствует росту уровня качества товаров и делает ценообразование прозрачным;
- гуманитарный блок: реализованы проекты (за последний период с 2020 г. общее количество более 35 единиц) в гражданской патриотической сфере, это и библиотека СГ, и издание литературы (книги памяти России и Беларуси разных исторических периодов – от войн с Наполеоном до современных героев, книги о покорителях космоса, об изобретателях и научных деятелях, которые так или иначе повлияли на формирование ценностей и общей ментальности российского и белорусского народа), и совместные культурные мероприятия (например, «Славянский базар»).

29 Однако, анализируя процесс интеграции СГ, можно констатировать, что есть и нерешенные в столь значительном историческом периоде задачи.

30 Изучая и сопоставляя цели СГ и их реализацию, из «недостигнутого» можно выделить следующее:

- внутренние («союзные») политические аспекты: предполагалось, что будет создан единый Конституционный акт, который регламентировал бы деятельность наднациональных органов власти – союзное правительство, парламент, единство судебной системы, единый бюджет, общая валюта; значительную часть государственных функций планировалось реализовывать на наднациональном уровне; кроме этого, эксперты также отмечают, что многие проблемы в рамках СГ решаются на уровне президентов «буквально в ручном режиме»;
- внешние политические аспекты: «размывание» функционала принятия решений на уровне СГ в связи укреплением Евразийского экономического союза. Так, ЕАЭС представляет субъектность на международной арене (в качестве примера подписание Договоров о создании экономических зон с другими государствами и, в перспективе, союзами); активная регуляция построения единого рынка, сформированность единых таможенных правил, общая позиция по вопросам миграции и другие аспекты «ближней макросреды». Отметим, что Союзное государство испытывает в настоящий момент усиленное негативное давление со стороны бывших западных «партнеров» (причем в рамках ЕАЭС этот процесс представляется наиболее «разрушающим», так как способствует разрыву с точки зрения единых рыночных условий для стран-участниц ЕАЭС), в том числе это воздействие проявляется в ограничении доступа представителям научного сообщества и предпринимательских субъектов к разработкам мирового уровня в различных областях, формирующих макрорегиональную экономическую безопасность (от решений в сфере энергетики, производства товаров потребительского рынка до вопросов миграции, образования, медицины).

31 Также налицо отсутствие позитивной политической воли руководства большинства стран Запада в направлении реализации ранее актуальных совместных проектов и программ в техническом регулировании. Так предполагалось активное сближение законодательства ЕС и Таможенного Союза (предшественник ЕАЭС) в области промышленной, транспортной, пищевой безопасности в период 2000 – 2015 гг. До 2015 года активно инициировались различные высокотехнологичные проекты, такие как CREMLIN «Развитие сотрудничества по развитию инфраструктуры – установки класса мегасайенс» (отметим, что с 2018 г. проект реализуется РФ практически самостоятельно). Не менее востребованными виделись и проекты в области цифрового стратегического сотрудничества: также с 2015 г. были обозначены шаги «в одном направлении» через инициацию документов «Стратегия единого цифрового рынка для Европы» и «Основные направления реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года», позже «ИТ-сотрудничество» было заморожено, обозначены новые условия такие как жесткое ограничение на трансграничный обмен данными, цифровой суверенитет и т.д.

32 Указанные негативные факторы, с одной стороны, стали источником угроз экономической безопасности национальных экономик России и Беларуси, с другой, приобрели черты позитивного воздействия на систему межгосударственного регулирования Союзного государства, выраженного в импортозамещении, расширении кооперационных производственных проектов РФ и РБ, в актуализации перспектив законодательной гармонизации и унификации подходов.

33 На предстоящий период уже согласованы и приняты к реализации планы по исполнению основных положений Договора о создании СГ на 2024-2026 годы. Запланировано: «...проведение согласованной структурной макроэкономической политики, создание общего финансового рынка, согласованная налоговая политика и сотрудничество в таможенной сфере, проведение единой промышленной политики и сотрудничество в области торговли, аграрная политика, функционирование объединенных энергетических рынков СГ и обеспечение надежной и безопасной эксплуатации объектов использования атомной энергии. Предусмотрены также мероприятия по обеспечению функционирования объединенной транспортной системы СГ, общего информационного пространства СГ, культурно-гуманитарной, научно-технической и социальной сферы, деятельности в сфере статистики и формированию правового пространства» [14].

34 Как видно из выше представленной информации, СГ, несмотря на политические сложности и высокий уровень возникновения все новых рисков, продолжает углублять интеграцию практически во всех сферах, обеспечивающих жизнь своих граждан и общества в целом: сегодня это и экономика, и социальная сфера, и обеспечение безопасности. Дальнейшее развитие передовой науки, шаги по обеспечению конкурентоспособности товаров, произведенных на территории СГ, формирование ответа на вызовы технологического характера – вот приоритеты руководителей объединения.

35 Безусловно, одним из таких вызовов на текущий момент является оптимизация логистических потоков, и связанная с этим процессом в качестве базиса экономической безопасности транспортная система СГ.

36 Возвращаясь к обсуждению сущности предмета исследования, систематизируем понятие «транспортная система» (далее – ТС) на основе источников [15], [16].

37 Под ТС понимается совокупность субъектов (управляющих лиц), объектов (инфраструктура), технико-технологических средств (собственно виды транспорта и совокупность обеспечивающих и вспомогательных подсистем), функционирующих в заданных правовых условиях с применением технологий осуществления перевозок и для управления ими.

38 Расширяя историческое содержание изучаемой категории в соответствии с целями данной работы, отметим, что единая ТС СГ формируется на протяжении очень и очень длительного периода (начиная со времен Российской империи, далее работа была продолжена в составе

СССР, после разрушения которого продолжена уже силами РФ и РБ, основополагающим документом здесь выступил Договор «О создании Союзного государства», именно в нем еще в 1999 г. был закреплен в качестве приоритета переход на объединенную транспортную систему).

39 В качестве «коротких» целей было установлено, что единая ТС появится уже в 2001 г., но, к сожалению, этим планам не суждено было осуществиться. Причин недостижения целей было достаточно много: от внутренних проблем в политических системах РФ и РБ, до «распыления» усилий должностных лиц, которые в общем то и были исполнителями проекта. Не получилось провести комплексную реорганизацию систем управления транспортом республик, не были достигнуты договоренности по гармонизации государственного регулирования предпринимательских структур, функционирующих в ТС СГ. Также оказалось невозможным за указанный срок провести разграничение полномочий контролирующих органов на уровне страны-участницы и на наднациональном уровне.

40 В 2021 г., как уже указывалось, было запущено двадцать восемь программ, две из которых предусматривали интеграционные проекты в области информационных систем транспортного контроля и содействовали унификации системы регулирования рынка транспортных услуг СГ.

41 К настоящему моменту программы практически завершены, из достигнутых целей по видам транспорта можно выделить следующие.

42 На рынке автотранспорта перевозчики РБ при выполнении определенных условий смогут выполнять каботажные перевозки по территории РФ, по соглашению сторон с 1 января 2030 г. будет реализован переход к полной безразрешительной системе международных грузовых автоперевозок, что обеспечит рост предпринимательской активности в этом секторе, а также будет способствовать более «ровному» ценообразованию.

43 На начало 2024 г. уже подписаны: схема автомобильных дорог Союзного государства, а также принят к реализации План мероприятий по совершенствованию автомобильных дорог.

44 В дорожном хозяйстве СГ продолжается работа по синхронизации классификации автодорог и требований к обустройству.

45 В секторе железнодорожных перевозок специалисты работают над унификацией требований к перевозчикам и проводится разработка единой методологии по обоснованию тарифов на перевозку грузов и пассажиров.

46 В авиаотрасли особое внимание уделяется регуляции технических вопросов по состоянию авиапарка, в высокой стадии готовности находятся решения по взаимному признанию программ подготовки пилотов и модернизации авиа-логистических объектов.

47 В вопросах развития рынка водного транспорта достигнуты договоренности по переходу на унифицированные правила условий допуска судов по внутренним водным артериям.

48 В смежных областях, например, в аспекте взаимодействия контролирующих структур в качестве положительного примера можно привести подписание Соглашения между Росавиацией и МЧС Беларуси в области поиска и спасения людей.

49 Несмотря на вышеперечисленные позитивные результаты интеграции стран СГ в отношении ТС все же наблюдаются отдельные негативные факторы, влияние которых на общий эффект интеграции довольно велико. Отметим, что источники формирования факторов отмечаются как из вне, так и с учетом «внутренней» повестки развития Союза.

50 Так, экспертами отмечаются определенные законодательные различия и «препоны» политико-административного характера. Одним из таких негативных факторов можно назвать действие межгосударственного тарифа на транспорте. Он существенно удорожает поездки и препятствует развитию бизнес-сообществ. Монополия отдельных перевозчиков, как например, БЕЛАВИА или ПАО РЖД, затрудняет работу отдельных бизнес-структур и в некоторых случаях становится «узким» местом для формирования логистического маршрута.

51 Для устранения данных и иных проблем в рамках реализации положений договора о создании СГ уже с 2021 г. предусмотрена реализация ряда направлений развития сотрудничества в отдельных сферах транспортной системы: воздушного транспорта, железнодорожного транспорта, морского и внутреннего водного транспорта, автомобильного транспорта, в области дорожного хозяйства и дорожной деятельности. Основными методами совместного развития ТС членами СГ были выбраны сближение аспектов законодательного регулирования, а также унификация требований и подходов в существующем порядке функционирования ТС (см. табл. 1).

52 Как видно из табл. 1, данные направления имеют характер решения проблем, связанных с наличием противоречий и расхождений в сфере текущего функционирования ТС. То есть в данном документе слабо предусмотрено именно «совместное» качественное технологическое развитие ТС (страны СГ реализуют сходные мероприятия, но не все из них в рамках кооперационных проектов).

53 Оценивая фактическую проблематику и перспективы по дальнейшему развитию ТС на следующий период, руководство СГ, его профильные комитеты и ведомства согласовали порядок работы в рамках Декрета, в том числе включая раздел 7. «Функционирование объединенной транспортной системы Союзного государства» [17]. В рамках данного документа также поставлены в основном задачи на преодоление различий и противоречий текущего функционирования ТС стран-участниц СГ.

54 Таблица 1

55 Направления реализации программ СГ в сфере функционирования объединенной транспортной системы

56	Союзные программы	Воздушный транспорт	Железнодорожный транспорт	Морской и внутренний водный транспорт	Автомобильный транспорт	Дорожное хозяйство
	2.3. Унификация регулирования транспортного рынка 2.4. Унификация законодательства функционирования транспортного рынка 2.5. Создание объединенного транспортного рынка	Унификация: - тарифных условий; - вопросов летной годности; - условий для технического обновления; - стандартов через инфраструктурное и техническое обновление; - систем контроля безопасности; - программ обучения; - классификаций авиационных происшествий; - порядка использования воздушного пространства. Устранение взаимных ограничений. Уведомления об изменениях в НПА. Участие в рамках: Соглашения о Международном бюро расследований; Соглашения в области авиационного поиска и спасания.	Унификация: - предметов законодательного регулирования; - тарифного регулирования; - требований к участникам перевозки; - условий доступа на рынок услуг; - требований к организации управления перевозочным процессом; - условий организации перевозок; - требований к обеспечению безопасности; - требований в сфере трудовых отношений.	Унификация: - требований к документам; - условий допуска судов к плаванию по внутренним водным путям.	Унификация: - требований к субъектам рынка автоперевозок; - условий экономической деятельности. Принятие НПА. Участие в рамках: - Соглашения о безразрешительной основе автоперевозок.	Унификация: - понятийного аппарата; - классификации автомобильных дорог; - требований к автомобильным дорогам; - требований к обеспечению безопасности; - требований к размещению и обустройству объектов дорожного сервиса; - требований к проектированию, строительству и т.д. автомобильных дорог; - допустимых весогабаритных параметров, оформления спец. разрешений, расчета платы на возмещение ущерба. Синхронизация: порядка госконтроля за проектированием, строительством и т.д. автодорог; Сближение: в сфере финансирования дорожной отрасли.

57 Например, планируется продолжить работу в рамках обеспечения функционирования объединенной транспортной системы через согласование политики регулирования (направление 7.1), нормативно-правовой базы (7.2), реализации существующих соглашений между РБ и РФ в сфере перевозок (7.4), а также согласованного участия в работе международных организаций (7.7).

58 Однако, в данном периоде больше поставлено задач, направленных на качественно более высокий технологический уровень развития ТС каждой из стран-участниц СГ: развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры (7.3), а также внедрение цифровых систем в сферах развития электронного документооборота (7.5) и транспортного контроля (надзора) (7.6).

59 Но в то же необходимо принимать во внимание, что и Россия, и Беларусь предпринимают значительные усилия по развитию ТС в рамках национальных программ и стратегий.

60 Анализ «Государственной программы «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы» Республики Беларусь [18] и «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» показал, что во многом перед членами СГ стоят похожие задачи. При этом перед каждым государством стоят уникальные вызовы, решение которых требует колоссальных усилий. Например, в России одной из целей Стратегии является транспортное освоение новых территорий – огромных, неосвоенных, с уникальными рельефными и природными трудностями (освоение Северного морского пути и др.). Перед Республикой Беларусь стоит глобальная задача по повышению международной эффективности использования транзитного потенциала, несмотря на серьезные политические барьеры.

61 Но при этом страны-члены СГ решают и общие задачи развития ТС, к основным из них можно отнести следующие:

1. Повышение транспортной доступности как для национальных пользователей, так и для глобальных рынков;
2. Повышение транспортной безопасности;
3. Повышение качества перевозки (сокращение времени в пути) и расширение спектра услуг для пользователей транспортных систем;
4. Обеспечение уменьшения влияния на окружающую среду;
5. Повышение эффективности управления транспортными системами.

62 Реализацию поставленных задач в данных документах планируется обеспечивать посредством:

- строительства новых транспортных путей и узлов;
- модернизации существующей инфраструктуры с целью повышения ее соответствия как законодательным нормам, так и современным требованиям потребителей к качеству транспортных услуг;
- внедрения цифровых сервисов; - внедрения новых технологий (видов транспортных средств, видов топлива и т.д.);
- развития мультимодальных логистических технологий и др.

63 Как видно из перечисленного перед членами СГ стоят похожие задачи, реализация которых не только призвана решать внутренние проблемы развития ТС России и Беларуси, но обеспечивают базис для более эффективной работы в рамках совместных программ.

64 При этом необходимо принимать во внимание и тот факт, что страны-участницы СГ одновременно являются и членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), в рамках которого декларируются задачи в рамках интеграционных процессов, затрагивающие в том числе транспортно-логистическую сферу, включая [19]:

65 1) в рамках эффективного функционирования единого рынка: совместную реализацию инфраструктурных проектов; создание межконтинентальных и межгосударственных транспортных коридоров;

66 2) в рамках стимулирования научно-технических прорывов (результаты которых также необходимо использовать как фактор развития ТС) - совместное внедрение новых технологий посредством: цифровизации; повышения ресурсоэффективности; кооперации производственных процессов и др.

67 3) в рамках повышения значения экономики ЕАЭС на мировом пространстве – совместное развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

68 Как показывают задекларированные задачи, интеграция в рамках перехода к единой транспортной системе в СГ продолжается на всех уровнях: национальном, совместно РФ и РБ, а также совместно всеми странами-участниками ЕАЭС.

69 Рассмотрим примеры, свидетельствующие о значительных позитивных сдвигах в исследуемой области к настоящему времени.

70 В материалах источника [20] рассматривается текущая ситуация с построением маршрутов для РБ и РФ с ориентацией на страны Азии, Ближнего Востока. Для экспортеров из РБ наиболее вероятным коридором для транспортировки своих товаров стали логистические узлы и инфраструктура России. Так, мощности портового хозяйства Северо-Западного региона РФ (прежде всего, это порты Ленинградской и Мурманской областей) обеспечивают ключевые продажи белорусской продукции на внешние рынки. Через порты России экспортируются нефтепродукты, удобрения, металлпродукция, товары деревообработки. На основе межправительственных соглашений осуществляется строительство терминалов для РБ (порт Бронка) и белорусского порта в г. Мурманск (западный берег Кольского залива) [21].

71 Еще одним актуальным примером развития элементов объединенной ТС СГ станет результат проекта совместного производства двухмоторных лайнеров, количество мест 19 единиц, опытно-конструкторские работы финансируются РФ, собственно производство будет осуществляться в Беларуси. Планируется, что первые два лайнера «Освей» выйдут в 2026 году [22].

72 Подобную перспективу СГ реализует и в области производства наземного городского электротранспорта – в городе Ворсма Нижегородской области на площадке ООО «СП „НИЖЭКОТРАНС“» уже осуществляется выпуск трамвая, причем более 90% комплектующих обеспечивают российские и белорусские компании. В секторе производства более мощных транспортных единиц к концу 2024 г. ожидается выпуск серийной версии водородного грузовика на площадке «БКМ Холдинга» совместно ЦВТ АФК «Система».

73 **Выводы по работе.** В текущих условиях негативной международной повестки со стороны отдельных недружественных стран к РФ и РБ процесс формирования единой транспортной системы и насыщение ее современными транспортными единицами, сближение норм права, регулирующего различные аспекты логистических маршрутов, инициация новых проектов и программ в данном направлении, является необходимым шагом в обеспечении экономической безопасности стран-участниц Союзного государства.

74 Результаты исследования стратегий развития транспортных систем России и Беларуси еще раз подчеркнули необходимость совместного выстраивания общих подходов не только к текущему функционированию, но стратегии развития таким образом, чтобы можно было говорить о «единой транспортной системе Союзного государства».

75 Предлагаем рекомендации, выработанные на основе обобщения представленного в статье практического опыта реализации мероприятий и программ в области формирования единой транспортной системы, а также анализа нормативно-правовых актов Союзного государства по заявленной тематике СГ:

1. Продолжить реализацию мероприятий по созданию единого транспортного рынка и транспортной системы в целом, в том числе требуется:

76 1.1. Дальнейшая унификация нормативных условий функционирования транспортных систем (в сферах обеспечения физической и финансовой доступности для пользователей транспортных услуг; безопасности управляемости, экономической эффективности и экологичности);

1.2. Инициировать систематическое обновление нормативно-правовой базы в разрезе гармонизации политико-экономического регулирования развития ТС, а также повышения соответствия нормативных требований международным стандартам;

1.3. Обеспечить условия для создания новой транспортной инфраструктуры, включая международные и межгосударственные транспортные коридоры, порты, места обеспечения современными видами топлива (газо- и электрозаправки), управляющие и клиентские цифровые сервисы.

77 2. Используя достижения в научно-технологическом секторе обеспечить:

78 2.1. Создание новых совместных транспортных единиц;

2.2. Оптимизацию применяемых программных и технологических комплексов для повышения эффективности контроля за функционирование ТС, в том числе речь идет о совместных программных ресурсах и платформах;

2.3. Инициировать программы по импортозамещению в высокотехнологичных сферах стран СГ для дальнейшей трансформации единой транспортной системы.

79 Отметим, что предлагаемые рекомендации будут способствовать обеспечению экономической безопасности стран-участниц СГ через: совершенствование процессов управления ТС; рост согласованности в рамках совместных механизмов регуляции транспортного рынка; переход на новые, более прогрессивные технологии перемещения грузов и пассажиров; через обмен опытом, совместную научно-исследовательскую деятельность (трансфер технологий); включенность в международную повестку на основе предоставления транспортных коммуникаций в качестве транзитных мощностей.

80 Таким образом, формируя и развивая единую транспортную систему Союзное государство, безусловно, поддержит высокий уровень экономической безопасности территорий и обеспечит источник роста благосостояния народов России и Беларуси.

Примечания:

1. Союз стран - БРИКС с 01.01.2024 «пополнился» пятью участниками. ОАЭ, Саудовская Аравия, Эфиопия, Египет и Иран. Ранее БРИКС включал Бразилию, Россию, Индию, Китай Южную Африку
2. Указанные страны ранее были участниками Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС), но вышли из него в 2023 году по причине введения санкций со стороны остальных членов союза
3. ШОС на 2024 год включает Россию, Беларусь, Китай, Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Узбекистан, Индию, Пакистан, Иран.
4. Термин стал активно применяться с 2015 г., его суть – действия со стороны отдельных государств, сочетающие «...военную угрозу, скрытую интервенцию, тайную поставку оружия и систем вооружения, экономической шантаж, дипломатическое лицемерие и манипуляции в средствах массовой информации с прямой дезинформацией»
5. Первый список «недружественных стран» – май 2021 года, включал сферу дипломатических отношений. В июле 2022 года в список включено почти 50 государств, включая США, Чехию, Украину, Канаду, Японию, Микронезию и Великобританию вместе с островами Гернси, Джерси, Мэн и Ангилья, Гибралтаром и Британскими Виргинскими островами. В августе 2023 в список включена Норвегия.
6. Международная инициатива РФ, предложена президентом России Путиным В.В. в 2015 г и предполагающая объединения усилия союзов и международных организаций (основные из них – ЕАЭС, ШОС, АСЕАН) с целью обеспечения стабильности международных отношений и устойчивости экономики и стабилизации макрорегиона Евразия

Библиография:

1. Колонтаевская И.Ф., Кулешова Л.И. Межгосударственная интеграция на евразийском пространстве: организационно-правовые аспекты // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях. Сборник материалов II международной научно-практической конференции в 2-х частях. Том Часть 2. 2016. Издательство: Московский университет им. С.Ю. Витте (Москва) // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?edn=vnlsqf> (дата обращения 10.08.2024)
2. Мировая экономика и международные экономические отношения: современное состояние, проблемы и основные тенденции развития: учебное пособие / Е.Д. Фролова [и др.]; под общ. ред. Е.Д. Фроловой, С.А. Лукьянова. Екатеринбург: УрФУ, 2016. 184 с.
3. Проекты // Сайт ШОС. Деловой Совет [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://bescor.ru/projects/?filter2=733> (дата обращения 16.10.2024)
4. Россия исследует возможности создания промышленного кластера в Саудовской Аравии // Сайт Нефтегаз.РУ. Раздел Партнерство и сотрудничество [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://neftegaz.ru/news/partnership/830581-rossiya-issleduet-vozmozhnosti-sozdaniya-promyshlennogo-klastera-v-saudovskoy-aravii/> (дата обращения 12.10.2024)
5. Концепция внешней политики Российской Федерации (утв. Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 31 марта 2023 г.) // МИД РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/> (дата обращения 16.10.2024)
6. Афонцев С. Мировая экономика и Россия: экономические последствия геополитических потрясений (2024) // Сайт РСМД Аналитика и комментарии [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/comments/mirovaya-ekonomika-i-rossiya-ekonomicheskie-posledstviya-geopoliticheskikh-potryaseniy/> (дата обращения 07.08.2024)
7. Позитивные тенденции или нерешенные проблемы: что преобладает в Союзном государстве (2023) // Сайт РУБАЛТИК.РУ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/20231208-pozitivnye-tendentsii-ili-nereshennye-problemy-hto-preobladaet-v-soyuznom-gosudarstve/> (дата обращения 17.08.2024)
8. Косякина А.С. Российский подход к концепции «мягкой силы» // ИМЭМО РАН [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.afjournal.ru/2022/2/dynamics-of-social-and-political-spaces/the-russian-approach-to-the-soft-power-concept> (дата обращения 12.09.2024)
9. Эксперты оценили перспективы ЕАЭС на внешних рынках. По мнению аналитиков РСМД, союзу следует пересмотреть свою внешнеторговую стратегию // Сайт РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/politics/22/12/2023/658460389a794789b44604aa> (дата обращения 12.08.2024)
10. Договор о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве между Российской Федерацией и Республикой Беларусь // Сайт МИД РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/48020/ (дата обращения 16.10.2024)
11. Договор об образовании сообщества России и Белоруссии // Сайт МИД РФ [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/2_contract/47739/ (дата обращения 31.10.2024)
12. Договор между РФ и Республикой Беларусь от 08.12.1999 «О создании Союзного государства» // Правовой портал КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_25282/ (дата обращения 16.10.2024)
13. Раздел «Программы Союзного государства» // Информационно-аналитический портал Союзного государства [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://soyuz.by/projects/ldfklr> (дата обращения 12.10.2024)
14. Утверждены планы мероприятий по исполнению основных направлений реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2024–2026 годы // Telegram-канал Правительства России [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://t.me/government_rus/13502 (17.06.2024) (дата обращения 13.10.2024)
15. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/11577> (дата обращения 16.10.2024)
16. Транспортные системы: учебно-методическое пособие для обучающихся по специальности 1-27 02 01 «Транспортная логистика (по направлениям)»: в 2 ч. / Т.В. Пильгун, Ю.А. Осипова. Минск: БНТУ, 2023. Ч. 1: Инфраструктура грузовых перевозок. 87 с.

17. Декрет от 29 января 2024 г. № 2 «Об Основных направлениях реализации положений Договора о создании Союзного государства на 2024 – 2026 годы» // Информационно-аналитический портал Союзного государства [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://soyuz.by/projects/dekrety-vysshego-gosudarstvennogo-soveta-soyuznogo-gosudarstva/dekret-ot-29-yanvarya-2024-g-2-ob-osnovnyh-napravleniyah-realizacii-polozheniy-dogovora-o-sozdanii-soyuznogo-gosudarstva-na-2024-2026-gody> (дата обращения 16.10.2024)
18. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 23 марта 2021 г. № 165 «О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы» // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165> (дата обращения 16.10.2024)
19. Распоряжение Высшего Евразийского экономического Совета от 06.12.2018 № 6 «О мерах по реализации Декларации о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза» // Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/ece/deklaratsiya_o_dalneyshem_razvitii_integratsionnykh_protssessov_v_ramkakh_evraziyskogo_ekonomicheskogo (дата обращения 16.10.2024)
20. Беларусь и Россия развивают логистику в условиях новой геополитической реальности // Сайт РУБАЛТИК.РУ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20230325-belarus-i-rossiya-razvivayut-logistiku-v-usloviyakh-novoy-geopoliticheskoy-realnosti/> (дата обращения 18.10.2024)
21. Мощность белорусского порта в Мурманске составит 30 млн тонн грузов в год // Сайт РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/28/04/2024/662642259a794771dc679fb8> (дата обращения 17.10.2024)
22. Отечественное авиастроение берет новую высоту // Сайт Беларусь сегодня [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/krylyya-soyuza.html> (дата обращения 15.10.2024)

Integration processes of the Union State in the context of ensuring the economic security of the participating countries: creation of a unified transport system

Maria Vasilyeva

*Associate Professor of the Department of Economics, Finance and Financial Law, Pskov State University
180000, Pskov, st. Lev Tolstoy, 6a.*

Elena Naumova

*Associate Professor of the Department of Economics, Finance and Financial Law, Pskov State University
180000, Pskov, st. Lev Tolstoy, 6a.*

Abstract

The article presents aspects of the formation of economic security of states from the perspective of integration processes in the Russian Federation and the Republic of Belarus. The authors present the results and prospects of creating a unified transport system of the Union State. The results of integration in the transport sector achieved so far, as well as the tasks facing the states in the face of significant negative external pressure and a high degree of uncertainty, are considered. It is shown that although negative factors lead to a number of problems, however, the member states of the Union State maintain a common vector of development to ensure security through the integration of support systems. At the same time, the focus of integration development, as current tasks are solved, shifts towards the creation and implementation of better.

Keywords: integration, economic security, transport system, Union State

Publication date: 27.11.2024

Citation link:

Vasilyeva M., Naumova E. Integration processes of the Union State in the context of ensuring the economic security of the participating countries: creation of a unified transport system // Law and Economics of the Union State – . – [Electronic resource]. URL: <http://ras.jes.su/prv/s0032947-1-1> (circulation date: 27.11.2024).