

Современные тренды международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС

Дроздова М. А.

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Санкт-Петербург, Российская Федерация

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются актуальные тренды формирования массива международно-правового регламентирования транспортно-логистической отрасли, в частности в сфере железнодорожного транспорта, в рамках Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС, Союз) на современном этапе развития. В 2022–2023 гг. произошедшие тектонические изменения в мировой политике, проявившиеся в эрозии системы международной безопасности, привели к изменению характера международного сотрудничества на глобальном уровне. Основным трендом стала регионализация экономического и политического сотрудничества, обострение борьбы за многополярность мира, что привело к формированию новых экономических блоков, для плодотворного торгово-экономического сотрудничества которых требуется создание новых парадигм конвергенции их транспортно-логистических экосистем. Интенсификация взаимодействия как в рамках ЕАЭС, так и ЕАЭС с другими государствами влечет разработку международного законодательства на уровне региональных блоков, создающего основу для эффективных процессов интеграции и сотрудничества.

Цель. Целью статьи является изучение актуальных трендов сложения новой парадигмы транспортно-логистического сотрудничества в условиях актуальной геополитической повестки и развития технологий Индустрии 4.0 для определения новых векторов межгосударственного взаимодействия в отрасли.

Задачи. Предлагается рассмотреть тренды развития международно-правового регулирования сотрудничества ЕАЭС в сфере конвергенции транспортно-логистических экосистем как внутри Союза, так и в формате взаимодействия со странами — стратегическими партнерами, такими как Иран, Китай и другими, с целью создания эффективных цепочек железнодорожных перевозок в Евразийском регионе.

Методология. При проведении исследования автор использовал сравнительно-правовой, формально-юридический методы, а также дедукцию, системный метод и абстрагирование.

Результаты. Обосновывается мысль о необходимости дальнейшего расширения интеграционных процессов транспортно-логистических экосистем ЕАЭС и таких государств-партнеров, как Иран, Китай и Индия.

Выводы. Сложная геополитическая ситуация 2022–2023 гг. породила тренд на национально-ориентированное развитие экономик отдельных государств. На смену глобализационным тенденциям в логистике пришло понимание приоритетности развития регионального сотрудничества развивающихся стран в целях создания многополярного мира. Формирование массива международно-правового регулирования транспортно-логистической отрасли в рамках ЕАЭС направлено на обеспечение ее эффективности, исходя из идеи сложения блока лидеров нового мира — развивающихся стран Евразийского региона, обеспечивающей их экономической суверенитет путем развития новых логистических маршрутов, включающих возможность использования технологий

и сервисов нового технологического уклада и обеспечивающих цифровую связанность субъектов транспортной сферы.

Ключевые слова: ЕАЭС, транспортно-логистическая экосистема, конвергенция транспортных систем, евразийская транспортная система, международное транспортное право

Для цитирования: Дроздова М. А. Современные тренды международно-правового регулирования железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2024. Т. 18. № 3. С. 75–82.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-03-75-82>. EDN: VVXNTX

Modern Trends in International Legal Regulation of Railway Transportation within the EAEU

Maria A. Drozdova

Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, Saint Petersburg, Russian Federation

e-mail: drozdova@pgups.ru

ORCID: 0000-0001-9691-0575

ABSTRACT

The article deals with the current trends in the formation of the array of international legal regulation of the transport and logistics industry, particularly in the field of railway transportation, within the EAEU at the current stage of development. In 2022–2023, tectonic changes in world politics, manifested in the erosion of international security, led to changes in the nature of international cooperation at the global level. The main trend was the regionalization of economic and political cooperation, aggravation of the struggle for multipolarity of the world, which led to the formation of new economic blocs that require the creation of new paradigms of convergence of their transport and logistics ecosystems for fruitful trade and economic cooperation. Intensification of interaction both within the EAEU and the EAEU with other states entails the development of international legislation at the level of regional blocs, creating the basis for effective integration and cooperation processes.

Aim. The purpose of the article is to study the current trends of the new paradigm of transport and logistics cooperation in the context of the current geopolitical agenda and the development of Industry 4.0 technologies to identify new vectors of interstate cooperation in the industry.

Tasks. It is proposed to consider trends in the development of international legal regulation of EAEU cooperation in the field of convergence of transport and logistics ecosystems, both within the Union, as well as in the format of interaction with countries — strategic partners, such as Iran, China and others to create efficient chains of rail transportation in the Eurasian region.

Methods. When conducting the research the author used comparative-legal, formal-legal methods, as well as deduction, system method and abstraction.

Results. The idea of the necessity of further expansion of integration processes of transport and logistics ecosystems of EAEU of such partner states as Iran, China and India is substantiated.

Conclusions. The complex geopolitical situation in 2022–2023 has given rise to a trend towards national-oriented development of the economies of individual states. Globalization trends in logistics have been replaced by the understanding of the priority of developing regional cooperation of developing countries in order to form a multipolar world. The formation of an array of international legal regulation of transport and logistics industry within the EAEU is aimed at ensuring its effectiveness, based on the idea of adding a block of leaders of the new world — developing countries of the Eurasian region, ensuring their economic sovereignty through the development of new logistics routes, including the possibility of using technologies and services of the new technological mode and providing digital connectivity of subjects of the transport sector.

Keywords: EAEU, transport and logistics ecosystem, convergence of transport systems, Eurasian transport system, international transport law

For citation: Drozdova M. A. Modern Trends in International Legal Regulation of Railway Transportation within the EAEU // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2024. Vol. 18. No. 3. P. 75–82. (In Russ.)

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-03-75-82>. EDN: VVXNTX

Введение

В 2023 г. основным трендом развития международного сотрудничества стала его регионализация. При этом, несмотря на рост геополитической напряженности в отдельных регионах, отношения развивающихся стран, таких как Индия, Китай, Иран, и государств — участников ЕАЭС интенсивно развивались. Создание новых производственных цепочек повлекло необходимость развития логистической инфраструктуры. Смена экономико-технологического уклада диктует необходимость внедрения технологий Индустрии 4.0 не только в рамках национальных транспортно-логистических экосистем, но и в формате создания цифровой инфраструктуры для транспорта, логистики, включая диджитализацию таможенных процедур для обеспечения конкурентоспособности стран ЕАЭС и их партнеров.

Развитие евразийских транспортных коридоров

В 2022–2023 гг. развитие тренда на регионализацию экономического сотрудничества и разворот логистических маршрутов на Восток актуализировали необходимость расширения правовой базы для повышения эффективности взаимодействия стран ЕАЭС в транспортно-логистической сфере. Основными документами, регламентирующими единую транспортную политику ЕАЭС, являются Договор о ЕАЭС¹ и Решение ВЕАЭС², «дорожная карта» мероприятий по реализации согласованной транспортной политики³ и решение ВЕАЭС⁴.

В 2021 г. распоряжением Коллегии ЕАЭК был утвержден перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов⁵.

Евразийские одномодальные железнодорожные маршруты представлены на рис. 1 (см. с. 78).

Евразийский мультимодальный маршрут представлен на рис. 2 (см. с. 79).

5 декабря 2023 г. Распоряжением ЕАЭК был утвержден план развития евразийских транспортных коридоров⁶ (рис. 3, с. 80).

Важным направлением транспортной политики в рамках ЕАЭС является сопряжение транспортных коридоров Союза с китайским логистическим проектом «Один пояс — один путь».

Другим значимым проектом по сопряжению транспортно-логистических экосистем государств — членов ЕАЭС стало создание в 2013 г. Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Соглашение о ее учреждении было подписано национальными железнодорожными компаниями РФ,

¹ Договор о евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/?ysclid=lr96qnl7dc163941582 (дата обращения: 20.12.2023).

² Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза, утвержденные Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/16vr0019/> (дата обращения: 20.12.2023).

³ План мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза на 2021–2023 годы, утвержденный распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 г. № 15 [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/17ms0003/> (дата обращения: 20.12.2023).

⁴ Стратегические направления развития евразийской интеграции до 2025 года, утвержденные Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/20vr0012/> (дата обращения: 20.12.2023).

⁵ Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175 «Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов» [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/21r00175/> (дата обращения: 20.12.2023).

⁶ Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2023 г. № 179 «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров» [Электронный ресурс] // Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/23r00179/> (дата обращения: 20.12.2023).

Беларуси и Казахстана. В настоящее время ОТЛК стала одним из самых эффективных международных логистических проектов. Компания занимается железнодорожными перевозками контейнерных грузов на территории ЕАЭС, включая транзитные маршруты между Азией и Европой. В условиях санкционной повестки, когда морские перевозки и авиасообщение с европейскими странами практически приостановлены, железнодорожные перевозки стали еще более востребованы. При этом российские железные дороги занимают лидирующие позиции в мире по интенсивности использования и обеспечивают 87% грузооборота страны.

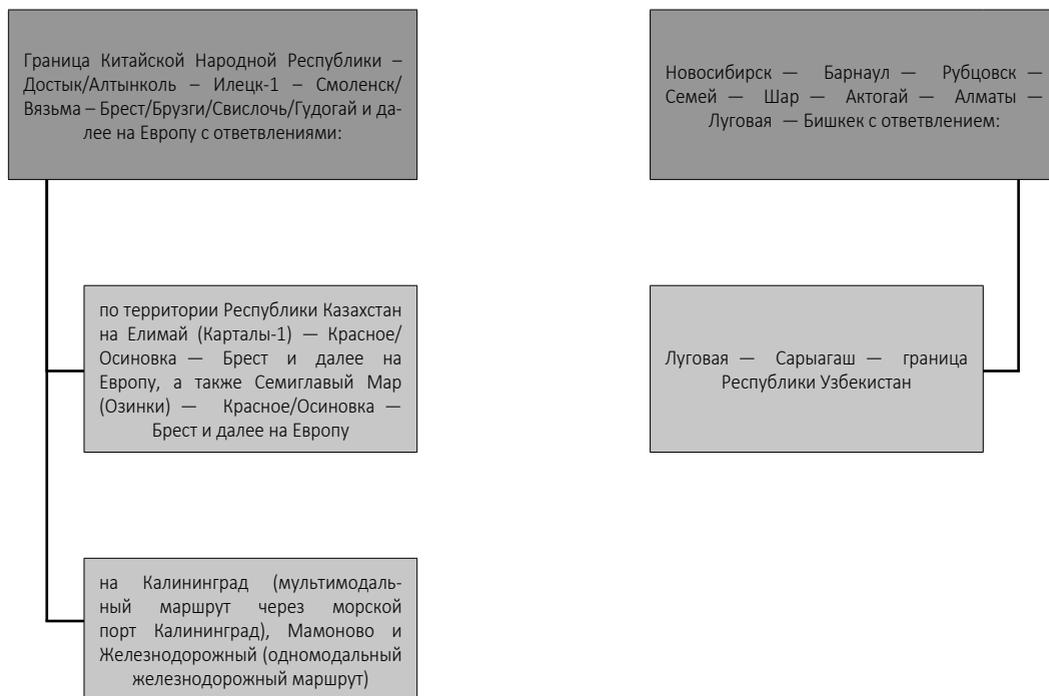


Рис. 1. Евразийские одномодальные железнодорожные маршруты

Fig. 1. Eurasian single-mode railway routes

Источник: составлено автором

С учетом разворота логистических маршрутов на Восток ОТЛК стала лидером трансевразийских контейнерных перевозок на самом протяженном участке Шелкового пути — от Китая до границ с Европой. Так, в 2022 г. компания зафиксировала рост экспортных перевозок на 156%¹. Одним из главных векторов повышения эффективности деятельности ОТЛК является проект «Цифровой экспедитор», предполагающий переход на электронное транзитное декларирование, что позволит полностью цифровизировать транспортно-логистическую сферу и государственный контроль на внешних границах.

В 2023 г. Китай стал главным стратегическим партнером России и ЕАЭС, что повлекло рост товарооборота на 29,3% — до 220 млрд долл. Следует отметить, что повышение уровня взаимной торговли между странами началось еще до введения международных санкций против России [3]. Так, в 2021 г. товарооборот вырос на 35,8%, а в 2022 г. — на 29,3%. Учитывая этот тренд развития сферы международных перевозок и являясь одним из центральных игроков рынка основного способа доставки грузов из РФ в Китай — мультимодальной перевозкой железнодорожный + автомобильный транспорт, ОТЛК реализует проект «Конвейер электронных сопроводительных документов и данных», направленный на создание бесшовного информационного взаимодействия с национальной цифровой платформой КНР LOGINK.

¹ АО «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА») // РЖД. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?redirected&id=2444&ysclid=lr8x3qr6cn944192983> (дата обращения: 20.12.2023).

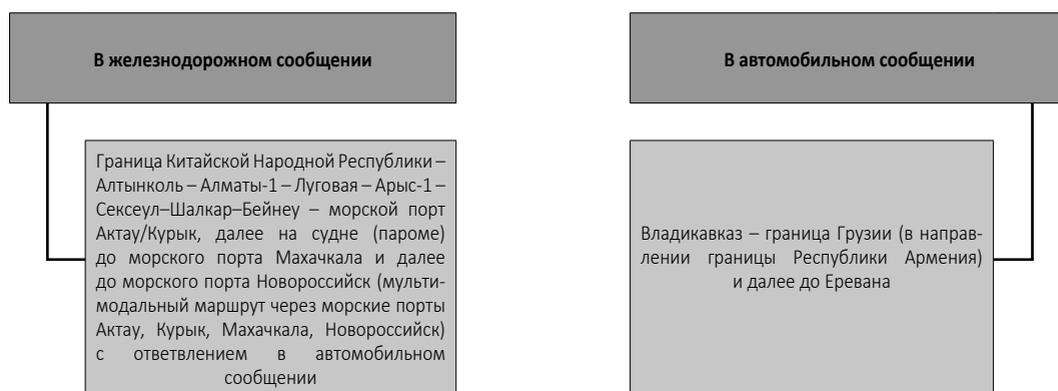


Рис. 2 Евразийский мультимодальный маршрут

Fig. 2. Eurasian multimodal route

Источник: составлено автором

Таким образом, в 2022–2023 гг. основными векторами развития международно-правового регулирования железнодорожных перевозок стали регионализация в рамках ЕАЭС и его партнеров сотрудничества и развитие международных трансъевразийских транспортных коридоров для обеспечения связи новых производственных и логистических цепочек.

Иран — новый участник ЕАЭС

25 декабря 2023 г. ЕАЭС было подписано соглашение о зоне свободной торговли с Ираном¹, заменяющее соглашение 2019 г. Новый документ устраняет ввозные пошлины в отношении 90% товарной номенклатуры (рис. 4, с. 80).

Учитывая географическое расположение Ирана, который входит в западный, восточный и транскаспийский маршруты международного транспортного коридора «Север — Юг», реализация положений Соглашения будет иметь синергетический эффект от интеграции уже в краткосрочной перспективе и станет значимым фактором роста экономик стран — участниц ЕАЭС.

Актуальные тренды и проблемы развития транспортно-логистической экосистемы ЕАЭС

На современном этапе конвергенции транспортно-логистических экосистем [5; 6; 7; 8; 9] в рамках ЕАЭС можно выделить:

- создание платформенных решений в отрасли, включая единую платформу предоставления транспортно-логистических услуг в рамках ЕАЭС;
- переход на модель цифровых железнодорожных станций;
- применение новых моделей и принципы машинного обучения в транспортной сфере;
- использование роевого интеллекта;
- развитие цифровых транспортных коридоров.

Для реализации целей и задач единой транспортной политики представляется необходимой реализация следующих мероприятий в среднесрочной перспективе:

- совместный проект по созданию инфраструктуры, обеспечивающей стабильную беспроводную зону покрытия 5G Интернета на территории ЕАЭС, в частности, для возможности применения беспилотных технологий на железнодорожном транспорте;

¹ Соглашение о свободной торговле между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Исламской Республикой Иран, с другой стороны [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. URL: https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/820/SST-EAES_IRI.pdf (дата обращения: 20.12.2023).

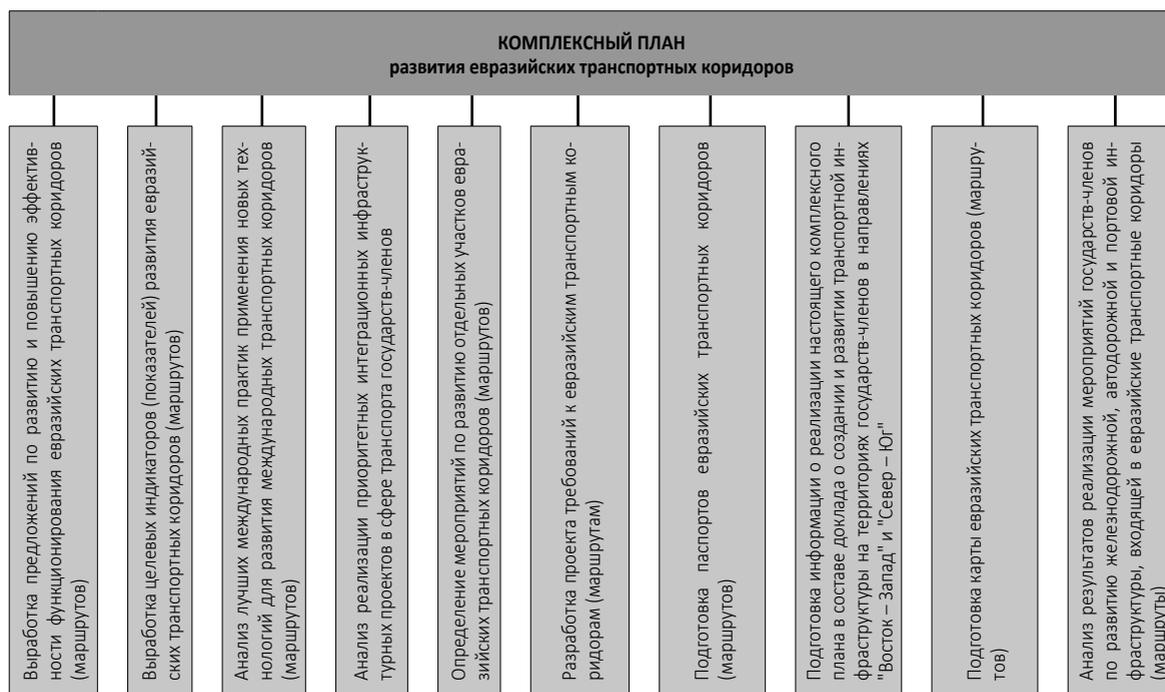


Рис. 3. Мероприятия Комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров

Fig. 3. Activities of the Comprehensive Plan for the development of Eurasian transport corridors

Источник: составлено автором

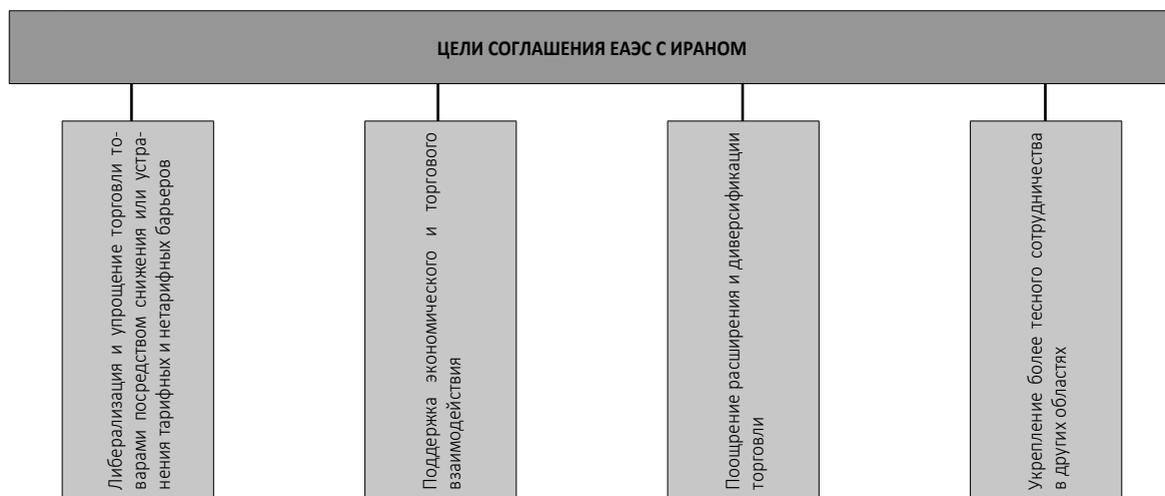


Рис. 4. Цели Соглашения ЕАЭС с Ираном

Fig. 4. Objectives of the EAEU Agreement with Iran

Источник: составлено автором

- стандартизация и унификация требований к созданию и функционированию стабильной и точной системы позиционирования на территории ЕАЭС для возможности внедрения технологий Индустрии 4.0;
- разработка единой законодательной базы для регламентации применения ИИ в интеллектуальных транспортно-логистических системах ЕАЭС;

- стандартизация и унификация технического регулирования разработки и производства беспилотного транспорта;
- внедрение применения электронной накладной и электронных сопроводительных документов для всех типов перевозок, включая Китай и Иран;
- субсидирование совместного проекта по производству высокоэффективных аккумуляторных батарей, возможно в формате государственно-частного партнерства (ГЧП), для обеспечения реализации экологической повестки в отрасли в рамках ЕАЭС.

Для повышения эффективности транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, а также его взаимодействия с крупными стратегическими партнерами необходимо развивать систему электронного предварительного декларирования. Так, Европейский союз еще в 2008 г. установил процедуру электронного предварительного декларирования товаров, что значительно повысило эффективность европейской логистики. Цифровизация таможенных процедур в рамках ЕАЭС и со странами — партнерами Союза поможет не только сократить сроки оформления и упростить документооборот, но и будет способствовать повышению прозрачности таможенных процедур, ведь исследования показывают, что до 30% расходов на логистические услуги приходится на «неофициальные» платежи, а сами таможенные процедуры занимают до 40% времени пути [4, с. 38].

Формирование партнерских отношений с частным сектором, получившее значительное распространение в транспортно-логистической сфере путем развития института ГЧП, может стать эффективным форматом для реализации вышеуказанных мероприятий, направленных на достижение целей единой транспортной политики в рамках ЕАЭС.

Заключение

На современном этапе развития международного сотрудничества ЕАЭС как внутри Союза, так и со странами — стратегическими партнерами основной задачей складывающейся нормативной базы в указанной сфере является создание благоприятных правовых условий для конвергенции транспортно-логистических экосистем, в том числе и путем создания единого цифрового пространства для взаимодействия [1; 2].

Новое национально-ориентированное восприятие, пришедшее на смену идее неразрывности глобального мира, диктует формирование новой парадигмы развития логистических маршрутов исходя из современной складывающейся архитектуры блоковой системы международного сотрудничества. Тренд укрепления экономического и технологического суверенитета требует прекращения практики переноса основных производственных мощностей в страны с низкими издержками, что еще больше снижает запрос на глобализацию экономических связей.

Для обеспечения долгосрочной экономической стабильности как для отдельных стран, так и для региональных объединений необходима реализация совместных проектов в рамках таких организаций, как ЕАЭС, по развитию связанной телекоммуникационной и транспортной инфраструктуры для повышения эффективности как железнодорожной, так и всей транспортно-логистической отрасли в целом.

Литература

1. Глазьев С. Ю. Идеи и реалии современного евразийства // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 4 (38). С. 9–10. EDN: LPPPKF. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-04-9-10
2. Глазьев С. Ю. Россия и страны Евразийского экономического союза // Здоровье — основа человеческого потенциала: проблемы и пути их решения. 2021. Т. 16. № 1. С. 5–8. EDN: BPZZSR
3. Кириленко В. П., Лебедев А. С. Торгово-экономическое сотрудничество России и Китая в арктическом регионе // Россия в глобальном мире. 2019. № 14–15 (37–38). С. 19–25. EDN: NJLXE
4. Кузнецов А. Л. Программа НЕЛТИ. Практическая реализация // Контейнерный бизнес. 2009. № 2 (24). С. 36–39.
5. Куренков П. В. Управление доставкой внешнеторговых грузов в смешанном сообщении : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. Москва, 1999. 478 с. EDN: NLXHH
6. Покровская О. Д. Принципы реализации комплексных транспортно-логистических услуг на железнодорожном транспорте и требования к ним // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2020. Т. 17. № 3. С. 288–303. EDN: JBM0BU. DOI: 10.20295/1815-588X-2020-3-288-303

7. Язынин В. С., Барановский А. М., Воробьев А. А., Романова И. Ю. Использование искусственных нейронных сетей на Российских железных дорогах для контроля токоприемников поездов // International Journal of Advanced Studies. 2023. Т. 13. № 1. С. 267–287. EDN: UGLBCH. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-267-287
8. Kurenkov P., Pokrovskaya O., Anastasov M. [et al.] Study of the Current State of the Transport Infrastructure of Road and Rail Transport of the Russian Federation // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019. V. 698. No. 6. P. 066064. DOI: 10.1088/1757-899X/698/6/066064
9. Pokrovskaya O., Orekhov S., Kapustina N., Kizyan N. Formation of Logistics Facilities in Transport Corridors // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. P. 012032. EDN: JHWRRY. DOI: 10.1088/1757-899X/918/1/012032

Об авторе:

Дроздова Мария Александровна, доцент кафедры истории, философии, политологии и социологии Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат юридических наук, доцент;
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575

References

1. Glazyev S. Yu. Ideas and Realities of Contemporary Eurasianism // Eurasian integration: Economics, Law, Politics [Evraziiskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika]. 2021. No. 4 (38). P. 9–10. (In Russ.) EDN: LPPPKF. DOI: 10.22394/2073-2929-2021-04-9-10
2. Glazyev S. Yu. Russia and the Countries of the Eurasian Economic Union // Health — the Basis of Human Potential: Problems and Ways of Their Solution [Zdorov'e — osnova chelovecheskogo potentsiala: problemy i puti ikh resheniya]. 2021. V. 16. No. 1. P. 5–8. (In Russ.) EDN: BPZZSR
3. Kirilenko V. P., Lebedev A. S. Trade and Economic Cooperation between Russia and China in the Arctic Region // Russia in the Global World [Rossiya v global'nom mire]. 2019. No. 14–15 (37–38). P. 19–25. (In Russ.) EDN: NJLXE
4. Kuznetsov A. L. NELTI Program. Practical Realization // Container Business [Konteynernyi biznes]. 2009. No. 2 (24). P. 36–39. (In Russ.)
5. Kurenkov P. V. Management of the Foreign Trade Cargo Delivery in the Mixed Communication : dissertation for the degree of doctor of economic sciences. Moscow, 1999. 478 p. (In Russ.) EDN: NLXIIH
6. Pokrovskaya O. D. Principles of Realization of Complex Transport-Logistic Services on the Railway Transport and Requirements to Them // Proceedings of Petersburg Transport University [Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya]. 2020. V. 17. No. 3. P. 288–303. (In Russ.) EDN: JBMOBU. DOI: 10.20295/1815-588X-2020-3-288-303
7. Yazinin V. S., Baranovskiy A. M., Vorobyev A. A., Romanova I. Yu. The Use of Artificial Neural Networks on Russian Railways to Control Current Collectors of Trains // International Journal of Advanced Studies. 2023. V. 13. No. 1. P. 267–287. (In Russ.) EDN: UGLBCH. DOI: 10.12731/2227-930X-2023-13-1-267-287
8. Kurenkov P., Pokrovskaya O., Anastasov M. [et al.] Study of the Current State of the Transport Infrastructure of Road and Rail Transportation of the Russian Federation // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019. V. 698. No. 6. P. 066064. DOI: 10.1088/1757-899X/698/6/066064
9. Pokrovskaya O., Orekhov S., Kapustina N., Kizyan N. Formation of Logistics Facilities in Transport Corridors // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. P. 012032. EDN: JHWRRY. DOI: 10.1088/1757-899X/918/1/012032

About the author:

Maria A. Drozdova, Assistant Professor at the Department of History, Philosophy, Political Science and Sociology, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University (Saint Petersburg, Russian Federation), PhD in Jurisprudence;
e-mail: drozdova@pgups.ru; ORCID: 0000-0001-9691-0575