

ЕЭК



*Доклад «О целесообразности  
формирования в Евразийском  
экономическом союзе общей  
стратегии развития транспортной  
инфраструктуры»*

Введение	3
1. Анализ законодательства, регулирующего вопросы развития транспортной инфраструктуры	4
1.1. Право Евразийского экономического союза, направленное на развитие инфраструктуры, в том числе в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов	4
1.2. Национальное законодательство государств – членов, Евразийского экономического союза, направленное на развитие инфраструктуры, в том числе в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов	9
2. Международный опыт развития транспортной инфраструктуры в контексте создания общей инфраструктуры в интеграционных объединениях	12
Заключение. Выводы и предложения	19

## **Введение**

Доклад о целесообразности формирования в Евразийском союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры (далее – Доклад) подготовлен во исполнение пункта 6.2.7 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12 (далее – Стратегические направления) и в соответствии с пунктом 6.2.7 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений, утвержденного Распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4 (далее – План мероприятий).

Пунктом 6.2.7. Плана мероприятий предусмотрено проведение всесторонней оценки целесообразности формирования общей стратегии развития промышленности, сельского хозяйства и транспортной инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе (далее - Союз).

Целью Доклада является оценка целесообразности формирования общей стратегии развития транспортной инфраструктуры в рамках Союза.

При подготовке Доклада использована информация из открытых источников, а также аналитические материалы органов государственной власти государств – членов Союза (далее – государства-члены), аналитических агентств и международных организаций.

## **1. Анализ законодательства, регулирующего вопросы развития транспортной инфраструктуры**

### **1.1. Право Евразийского экономического союза, направленное на развитие инфраструктуры, в том числе в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов**

Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о Союзе) установлено, что в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика.

Определения «скоординированная политика» и «согласованная политика» установлены статьей 2 Договора о Союзе:

«скоординированная политика» – политика, предполагающая осуществление сотрудничества государств-членов на основе общих подходов, одобренных в рамках органов Союза, необходимых для достижения целей Союза, предусмотренных настоящим Договором;

«согласованная политика» – политика, осуществляемая государствами-членами в различных сферах, предполагающая гармонизацию правового регулирования, в том числе на основе решений органов Союза, в такой степени, которая необходима для достижения целей Союза, предусмотренных настоящим Договором.

В соответствии со статьей 86 Договора о Союзе в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на основе принципов конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Скоординированная (согласованная) транспортная политика (далее – Транспортная политика) формируется государствами-членами.

Следует отметить, что в Договоре о Союзе существование единой инфраструктуры предусмотрено в определении «единое экономическое пространство»:

«единое экономическое пространство» - пространство, состоящее из территорий государств-членов, на котором функционируют сходные (сопоставимые) и однотипные механизмы регулирования экономики, основанные на рыночных принципах и применении гармонизированных или унифицированных правовых норм, существует единая инфраструктура».

Статьей 86 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о Союзе), в числе основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленных на развитие инфраструктуры, определены:

- формирование единого транспортного пространства;
- создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;
- координация развития транспортной инфраструктуры.

создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозок.

16 октября 2015 г. Решением Высшего Евразийского экономического совета № 28 утверждены Основные направления экономического развития Евразийского экономического союза (далее - ОНЭР), предусматривающие до 2030 года достижение и поддержание качественного и устойчивого экономического роста государств-членов и Союза в целом за счет реализации их конкурентных преимуществ.

По своему содержанию ОНЭР фиксирует возможность построения национальных экономических стратегий на совместной площадке, чтобы обеспечить взаимодействие, согласование позиций, предсказуемость и устойчивость в развитии государств-членов.

ОНЭР как документ стратегического развития Союза не предусматривают обязательной гармонизации подходов и национального законодательства государств-членов в сфере стратегического целеполагания и долгосрочного прогнозирования (планирования). Более того, в основу документа был заложен принцип гармонизации с уже принятыми

национальными стратегическими документами государств-членов. Одним из направлений ОНЭР является инфраструктурное развитие и реализация транзитного потенциала и отмечено ключевое значение инфраструктуры для формирования общего (единого) рынка Союза.

Основными направлениями и этапами реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов, утвержденными Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 (далее – Основные направления), предусмотрено, что в рамках координации развития транспортной инфраструктуры государства-члены:

взаимно информируют о планируемых к реализации проектах по созданию или совершенствованию объектов транспортной инфраструктуры;

обеспечивают увязку планируемых к реализации кооперационных проектов по развитию объектов индустриально – инновационной инфраструктуры (промышленных кластеров, индустриальных парков и технопарков) с реализуемыми и планируемыми к реализации проектами создания объектов транспортной инфраструктуры в государствах - членах;

обеспечивают устранение «узких мест» сопредельной инфраструктуры, техническое оснащение стыковых пунктов и пунктов пропуска с учетом экономической целесообразности.

В настоящее время, во исполнение Основные направлений Евразийской экономической Комиссией (далее – Комиссия) совместно с государствами-членами реализуется План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основные 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 (далее – ДК ОНСТП).

ДК ОНСТП включает следующие мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в Союзе:

анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Союза;

утверждение перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов;

подготовка комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров.

В 2020 г. была принята Рекомендация Коллегии ЕЭК № 31 «О перечне евразийских транспортных коридоров и маршрутов».

26 октября 2021 г. Решением № 175 Коллегия ЕЭК утвердила перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов (пункт 12 ДК ОНСТП).

Этот документ позволит обеспечить координацию развития транспортной инфраструктуры и формированию единого транспортного пространства в Союзе.

В развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов в 2022 году в соответствии с пунктом 13 ДК ОНСТП планируется принять акт органа Союза о комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров.

Следует отметить, что перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов станет важной составляющей по подготовке проекта международного договора о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров, подписание которого планируется в 2022 г. (пункт 25 ДК ОНСТП).

В рамках координации работы объектов транспортной инфраструктуры пункт 15 ДК ОНСТП на 2021 – 2023 годы предусматривает мероприятие «Развитие транспортной инфраструктуры, реализация совместных инфраструктурных проектов, в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – один путь», включающее мероприятия по:

а) актуализации перечня совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры;

б) мониторингу реализации совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры.

В настоящее время Комиссией сформирован и согласован государствами-членами перечень совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры, включающий 6 (шесть) проектов, а также подготовлен информационный бюллетень о реализации инфраструктурных проектов в государствах – членах Союза.

Указанные перечень совместных проектов и информационный бюллетень размещены на официальном сайте Союза.

Вопросы развития транспортной инфраструктуры нашли отражение в Стратегических направлениях.

Так, пункты 6.1.5., 6.4.2., 7.4.1. Плана мероприятий предусматривают мероприятия по:

определению перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов и его утверждению распоряжением Евразийского межправительственного совета;

совместной реализации значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, создание транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза;

созданию и развитию транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс – Один путь».

Также следует учитывать международное право, реализуемое государствами-членами, в том числе в рамках их участия в международных организациях.



Это международные договоры и акты в рамках сотрудничества с международными организациями, членами которых являются государства-члены Евразийского экономического союза (например СНГ, ЕЭК ООН, ОСЖД, и др.).

Таким образом, возможно сделать вывод, что существование «общей инфраструктуры» в сфере транспорта Договором о Союзе не предусмотрено.

При этом, правом Союза определены общие стратегические приоритеты и задачи экономической интеграции в сфере транспорта и, в том числе для транспортной инфраструктуры, для достижения целей формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

## **1.2. Национальное законодательство государств – членов, направленное на развитие инфраструктуры, в том числе в контексте развития евразийских транспортных коридоров и маршрутов**

В государствах-членах развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с принятыми программными документами.

Действующие программы предусматривают строительство и модернизацию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, на основании программ определяются источники финансирования проектов.

### **Республика Армения**

Транспортная политика в Республике Армения реализуется Министерством территориального управления и инфраструктур.

Ранее, в Республике Армения действовала Стратегия - 2020 развития транспортного сектора Армении.

На данный момент не установлено наличие принятого программного документа по развитию транспорта в текущем периоде.

Цели развития транспорта определены в Программе Правительства Республики Армения на 2017-2022 годы (утверждена Постановлением Правительства Республики Армения № 646-А от 19 июня 2017 года).

В целях актуализации стратегических направлений развития на данный момент ведется разработка проекта Программы Правительства Республики Армения на 2022-2026 годы, предусматривающей комплекс мероприятий в сфере транспорта.

Также в Республике Армения осуществляется реализация инвестиционных программ «Мастер-планов» на 2018-2022 годы, направленных на дальнейшее развитие и модернизацию международного аэропорта «Звартноц» и аэропорта «Гюмри».

### **Республика Беларусь**

Транспортная политика в Республике Беларусь реализуется Министерством транспорта и коммуникаций.

В сфере развития автомобильных дорог в Республике Беларусь постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 09.04.2021 N 212 утверждена "Государственная программа "Дороги Беларуси" на 2021 - 2025 годы".

В части железнодорожного транспорта принята Государственная программа «Транспортный комплекс на 2021—2025 годы», утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23.03.2021 № 165, составной частью которой является подпрограмма 1 «Железнодорожный транспорт».

### **Республика Казахстан**

Транспортная политика в Республике Казахстан реализуется Министерством индустрии и инфраструктурного развития.

В Республике Казахстан создание высокоэффективной транспортной инфраструктуры, которая повысит мобильность и комфортность для пользователей, осуществляется в рамках Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на период 2020-2025 гг. (далее –

Госпрограмма), утвержденной 31 декабря 2019 года Постановлением Правительства Республики Казахстан № 1055.

При этом, часть мероприятий вышеуказанной государственной программы интегрированы в Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», одной из целей которого является обеспечение транспортной связанности и повышение транспортно-транзитного потенциала страны.

### **Кыргызская Республика**

Транспортная политика в Кыргызской Республике реализуется Министерством транспорта и коммуникаций.

В Кыргызской Республике принята Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018 – 2040 годы, утвержденная указом Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 года № 221.

### **Российская Федерация**

Транспортная политика в Российской Федерации реализуется Министерством транспорта.

Развитие автомобильных дорог в Российской Федерации осуществляется в соответствии с:

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р;

Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 года № 1596;

документами стратегического планирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Основные направления, цели и задачи развития дорожной сети до 2024 года определены транспортной частью комплексного плана модернизации и

расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и национальным проектом «Безопасные качественные дороги».

В части железнодорожного транспорта основными документами стратегического планирования Российской Федерации, определяющими важнейшие направления развития транспортной инфраструктуры на территории России, являются Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 г. № 877-р), а также Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утверждён распоряжением Правительства Российской Федерации 30.09.2018 г. № 2101-р).

## **2. Международный опыт развития транспортной инфраструктуры в контексте создания общей инфраструктуры в интеграционных объединениях**

В рамках Доклада проведен обзор международного опыта стратегий развития интеграционных объединений, одной из составляющих которой является развитие транспортной инфраструктуры.

Рассмотрен опыт функционирования отдельных интеграционных объединений на примере Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Карибского сообщества (КАРИКОМ), Европейского союза (ЕС) и Всеобъемлющего регионального экономического партнерства (ВРЭП).

Содержание стратегических документов показывает различия в формулируемых целях экономического развития: КАРИКОМ обозначает общеэкономические цели, ВРЭП и АСЕАН — интеграционные. Цели экономического развития ЕС можно отнести сразу к двум вышеназванным категориям.

В АСЕАН, ВРЭП и КАРИКОМ экономические программы разработаны для всего интеграционного объединения в целом. В стратегии ЕС подробно рассмотрены рекомендации и ключевые показатели для каждой из 28 стран, входящих в объединение. Важным моментом является наличие в стратегии экономического развития интеграционного объединения программы по максимизации конкурентных преимуществ, которыми обладает каждая из стран, входящих в это объединение. Так, в ЕС существует своя система международного разделения труда, для каждой из стран — членов союза определена рыночная ниша. В КАРИКОМ для каждого из экономически обособленных регионов в рамках объединения разработана отдельная стратегия по максимизации эффектов от имеющихся ресурсов и занимаемой ниши на мировом рынке. В целом стратегии интеграционных объединений в большей степени ориентированы на взаимодействие в рамках горизонтальных направлений (обеспечение занятости населения, инвестиции, защита интеллектуальной собственности, свободное передвижение товаров и услуг, проведение торговой политики и др.), чем на отраслевые вопросы сотрудничества. В то же время рассмотрение опыта выявило, что транспорт наряду с другими отраслями (агропромышленным, промышленным, IT) относится в интеграционных объединениях к приоритетной отрасли, акцент на интеграционном развитии которых делают практически все объединения.

Несмотря на многообразие отраслей и секторов экономики, на взаимодействии в которых построены модели реализации интеграционного потенциала интеграционных объединений мира, их можно сгруппировать в следующие семь схем:

1. Совместное развитие системообразующих для всех стран объединения отраслей экономики.
2. Развитие отраслей, представляющих интерес для всех стран интеграционного объединения.
3. Совместное развитие взаимодополняемых отраслей национальных экономик.

4. Совместное развитие отраслей с использованием конкурентных преимуществ стран интеграционного объединения.

5. Развитие отраслей специализации на основе конкурентных преимуществ стран интеграционного объединения.

6. Совместное развитие импортозамещающих отраслей.

7. Совместное развитие инфраструктуры для расширения взаимной и внешней торговли.

Перечисленные модели (схемы) не являются взаимоисключающими, а отражают скорее логику реализации имеющихся предпосылок и использования конкурентных преимуществ государств-членов для реализации интеграционного потенциала. Данное деление является условным, так как на практике очень часто реализуется комбинация сразу нескольких из предложенных моделей (схем).

Применительно к тематике Доклада рассмотрим интеграционный аспект по развитию транспортной инфраструктуры. Предпосылками к совместному развитию инфраструктуры являются растущие объемы взаимной торговли товарами и услугами, а также движение рабочей силы между интегрирующимися странами, что требует соответствующего увеличения пропускной способности международных транспортных коридоров на маршрутах грузовых и пассажирских потоков. Особую актуальность в наше время приобрело развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры, связывающей интегрирующиеся страны в единое информационное пространство и дающей межстрановому взаимодействию принципиально новые возможности. Задачей интеграционного объединения является согласование наиболее оптимальных направлений развития инфраструктуры для наращивания возможностей производства и перемещения сырьевых, трудовых и финансовых ресурсов и продукции, способствуя развитию взаимной и внешней торговли государств-членов интеграционного объединения, реализации транзитных возможностей и др. Примером совместного развития инфраструктуры для

расширения внутренней и внешней торговли является Восточноафриканское сообщество (ЕАС), в котором наблюдается высокая концентрация стран, не имеющих выхода к морю, что на протяжении веков являлось непреодолимым препятствием на пути расширения торговых связей, а также экономического роста и развития этих стран. Страны Африки уделяют большое внимание развитию транспортных возможностей. В Восточноафриканском сообществе создано пять транспортных коридоров, проходящих по территории всех стран объединения. При этом два транспортных коридора соединяют промышленные районы государств-членов, не имеющие выхода к морю, с крупнейшими портами этого региона – Момбаса и Дар-эс-Салам, а три других используются для внутриконтинентальных перевозок.

### Европейский союз

Более детально рассмотрим опыт Европейского союза, как интеграционного объединения, имеющего наиболее глубокую степень интеграции. Транспортная политика в Евросоюзе формируется на основе принятия стратегических документов, называемых Белыми книгами.

Идея создания транспортных коридоров с севера на юг и с запада на восток Европы была озвучена в середине 80-х годов XX века. В Маастрихтском договоре (Договор об учреждении Европейского Союза 1992 года) появились положения о создании трансъевропейских сетей и роли Союза в их разработке и реализации. Развитие Трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) призвано ликвидировать “узкие места” в единой Европе и способствовать решению не только непосредственно транспортных задач, но служить социальным и экологическим целям и в целом экономическому развитию территории Европы. Комиссия сформулировала основные принципы реализации TEN-T: концентрация финансирования на межстрановых проектах, оптимальное и честное распределение ресурсов Сообщества, повышенное внимание к возможности взаимодействия

транспортных сетей, последовательное осуществление работ и сотрудничество между государствами-членами.

В соответствии с Белой книгой «Транспорт - 2050» (2011 год) планируется разработать базовую сеть стратегической инфраструктуры, опирающуюся на существующую сеть панъевропейских транспортных коридоров, составными элементами которой будут являться логистические центры.

При этом, основной акцент транспортной политики направлен на достижение цели по снижению выбросов в окружающую среду, и следовательно, – переход к более экологичным видам транспорта.

Действующая Белая книга значительно расширяет горизонты долгосрочного планирования (до 2050 г.), промежуточным оценочным рубежом в которой определен 2030 год.

Преамбула Белой книги звучит следующим образом: «План создания единого европейского транспортного пространства – стремление к достижению конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы».

Евросоюз поставил перед собой две амбициозные задачи: завершение формирования единого транспортного рынка и повышение уровня мобильности при одновременном сокращении вредных выбросов в атмосферу.

Решение указанных задач заключается в достижении следующих целей:  
к 2050 году более половины грузовых перевозок на расстояния свыше 300 км должны будут осуществляться железнодорожным и водным транспортом;

в пассажирских перевозках на средние расстояния главную роль будет также играть железнодорожный транспорт;

центры городов планируется полностью избавить от автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями. Ставка делается на гибридные и электрические;



на авиационном и водном транспорте благодаря применению новых видов топлива вредные выбросы в атмосферу должны быть сокращены на 40%;

все предпринимаемые меры должны уменьшить объем вредных выбросов в атмосферу на 60% по сравнению с началом века;

до 2050 года закончить создание европейской сети высокоскоростных железных дорог, а в качестве промежуточного результата – к 2030 году в 3 раза увеличить существующую сеть высокоскоростных железных дорог, при сохранении густой железнодорожной сети во всех странах-членах ЕС;

до 2020 года модернизировать инфраструктуру управления воздушным движением (SESAR) и закончить работу над формированием Общего европейского воздушного пространства. Создать системы управления автомобильным и водным транспортом, запустить европейскую систему спутниковой навигации Galileo;

разработать и внедрить так называемый интегрированный билет, допускающий использование различных видов транспорта (авиация, железная дорога, морские перевозки). У перевозчиков появится унифицированный перевозочный документ в электронном формате;

планируется разработать базовую сеть стратегической инфраструктуры, опирающейся на существующую систему панъевропейских транспортных коридоров. Одна из главных целей базовой сети – интеграция транспортных комплексов Западной и Восточной Европы;

свести к нулевому показателю смертность на автомобильном транспорте в пределах городских агломераций.

Белая книга содержит порядка 40 инициатив, в том числе - законодательных. Всего с 2010 по 2050 год только на инфраструктуру будет выделено порядка 1500 млрд. евро<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> По материалам [www.cargonews.it](http://www.cargonews.it)

В Евросоюзе осуществляется единая политика в области железнодорожного, морского, автомобильного и воздушного транспорта.

Единая политика в Евросоюзе реализуется посредством принятия директив.

Развитие транспортной инфраструктуры помимо национальных бюджетов осуществляется через инфраструктурные фонды Евросоюза.

Осенью 2021 года в рамках конкурса предложений к программе Connecting Europe Facility (CEF) в рамках конкурсов для транспорта выделено 7 млрд. евро для проектов, направленных на создание новой, модернизированной и улучшенной европейской транспортной инфраструктуры. Большинство проектов, финансируемых в рамках этой программы, помогут повысить устойчивость транспортной сети в целом, что позволит ЕС достичь цели Европейского зеленого курса по сокращению выбросов от транспорта на 90% к 2050 году.

1 апреля 2021 г. создано Европейское исполнительное агентство по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA), ставшее правопреемником Европейского агентства по инновациям и сетям (INEA), взявшее портфель проектов, а также дополнительные программы финансирования ЕС.

CINEA администрирует программу Connecting Europe Facility (CEF) для транспорта, являющуюся инструментом финансирования для реализации европейской политики в области транспортной инфраструктуры. Программа направлена на поддержку инвестиций в строительство новой транспортной инфраструктуры в Европе или восстановление и модернизацию существующей.

CEF Transport фокусируется на трансграничных проектах и проектах, направленных на устранение узких мест или преодоление недостающих звеньев в различных участках базовой сети и в глобальной сети, а также на горизонтальных приоритетах, таких как системы управления движением.

CEF Transport также поддерживает инновации в транспортной системе с целью улучшения использования инфраструктуры, снижения воздействия транспорта на окружающую среду, повышения энергоэффективности и безопасности.

Общий бюджет CEF Transport составляет 24,05 млрд. евро на период 2014-2020 гг. INEA отвечает за реализацию 23,7 млрд. евро транспортного бюджета CEF в форме грантов в течение того же периода.

## **Заключение. Выводы и предложения**

В мировой практике различают два вида интеграционных систем управления – это координация и сотрудничество Сторон в области транспорта, не предусматривающего передачу части полномочий на наднациональный уровень. Второй вид, так называемая модель Евросоюза, предполагающего создание наднационального органа с делегированием прав принятия решений и части полномочий по реализации транспортной политики, гармонизации транспортного законодательства и создания общего рынка транспортных услуг.

Важное значение имеют цели экономической интеграции и степень готовности по достижению глубины интеграции, от которых будут зависеть сценарии по формированию общей стратегии развития инфраструктуры.

В настоящее время в сфере транспорта в Евразийском экономическом союзе реализуется скоординированная (согласованная) транспортная политика.

Существование «общей инфраструктуры» в сфере транспорта Договором о Союзе не предусмотрено.

При этом, правом Союза определены общие стратегические приоритеты и задачи экономической интеграции в сфере транспорта и, в том числе для транспортной инфраструктуры, для достижения целей формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

Учитывая вышеприведенные выводы, вопрос целесообразности формирования общей стратегии развития транспортной инфраструктуры на текущем этапе транспортной интеграции преждевременен.