

## ЭФФЕКТЫ ОТ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ ЕАЭС

## THE EFFECTS OF THE TRANSPORT INTEGRATION THE EEU

T. Stepanyan

*Summary:* The article is devoted to the study of topical issues related to the integration of transport systems of the EAEU member countries. Special attention is paid to the advantages and effects of integration, which are considered in an indivisible triumvirate of three dimensions: national, regional and international.

*Keywords:* transport, integration, EAEU, corridor, transportation.

Степанян Тамара Мирзаевна

К.э.н., доцент, Российский университет транспорта,  
г. Москва  
stepanyan\_roat\_dot@bk.ru

*Аннотация:* Статья посвящена изучению актуальных вопросов, связанных с интеграцией транспортных систем стран участниц ЕАЭС. Отдельное внимание уделено преимуществам и эффектам интеграции, которые рассмотрены в неделимом триумвирате трех измерений: национальном, региональном и международном.

*Ключевые слова:* транспорт, интеграция, ЕАЭС, коридор, перевозки.

Одним из значимых интеграционных проектов высокого уровня в последние десятилетия на мировой арене стало создание в январе 2015 года Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В рамках ЕАЭС предполагается свободное передвижение капиталов, товаров, рабочей силы и услуг, что позволит союзу получить статус региональной экономической организации и составить конкурентную альтернативу существующим интеграционным структурам - ЕС и АТЭС с целью обеспечения широкого евразийского пространства экономического взаимодействия.

Очевидно, что достижение обозначенной амбициозной цели, с учетом того факта, что экономика стран членов ЕАЭС в значительной степени зависит от эффективного участия в международном разделении труда, предполагает необходимость интенсивного развития сферы транспортных услуг. Транспортно-логистические операции по доставке товаров всегда играли значительную роль в международных хозяйственных связях, однако по причине ограниченного финансирования развития транспортной инфраструктуры пространственные масштабы таких операций в странах бывшего СССР были локальными и лишь иногда выходили на трансконтинентальный или межконтинентальный уровень [1].

Рассматривая особенности и перспективы транспортной интеграции стран ЕАЭС необходимо обратить внимание на тот факт, что сегодня развитие мировой транспортной системы происходит в тесной корреляции с внешними глобальными процессами, которые протекают в мировом хозяйстве. В данном контексте не подлежит сомнению тот факт, что стремление государств ЕАЭС обеспечить развитие экспорта транспортных услуг, эффективно использовать транзитный потенциал, повышать конкурентоспособность отечественного транспорта на международном рынке услуг может быть реализо-

вано не только за счет взаимной интеграции в пределах союза, но и должно предусматривать обязательное присоединение транспортных компаний к международному рынку транспортных услуг.

Выгодное географическое положение государств-членов ЕАЭС на пути основных транзитных потоков между Европой и Азией, разветвленная железнодорожная сеть вместе с наличием морских портов и системы автомобильных дорог создают необходимые предпосылки для увеличения транзитных перевозок грузов и пассажиров в направлениях «Север-Юг» и «Запад-Восток», а также способствуют дальнейшей интеграции в транспортную систему «Европа-Азия» и наращиванию объемов экспортно-импортных перевозок в соответствии с потребностями внешней торговли.

Таким образом, принимая во внимание обострение борьбы между государствами за транспортно-логистическое доминирование, а также приобретение транспортной сферой массового характера на трансконтинентальном и межконтинентальном уровнях в XXI в., изучение эффектов от транспортной интеграции ЕАЭС приобретает особую актуальность и значимость, что и обуславливает выбор темы данной статьи.

Теоретическим и практическим аспектам перспективного развития транспортного сектора стран ЕАЭС уделяется много внимания в научной литературе, что связано с необходимостью обеспечения эффективной работы национальных транспортных систем в период обеспечения экономического роста, глобализации мирового производства и международной торговли. Так, отдельно следует отметить в данном направлении работы таких авторов как: К. Гаджиев, В. Дергачев, А. Дугин, С. Лузянин, С. Панарин, К. Сорокин, Т. Шаклеина и др.

На реформировании и стратегиях развития отдельно железнодорожного, морского, авиационного, автомобильного транспорта, а также необходимости максимального взаимодействия между ними акцентируют внимание Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, А. Котлубай, А. Филипенко, В. Барышникова.

Решению отдельных задач, связанных с формированием и развитием системы логистической инфраструктуры, посвящены труды В.М. Беляева, В.Л. Диканя, Р.Р. Лариной, Л.Б. Миротина, Т.А. Прокофьевой.

Отдавая должное научным достижениям в области повышения эффективности функционирования национальных транспортных систем стран ЕАЭС, вопрос включения их в общую транспортную систему союза, а также механизмы интеграции на международный уровень требуют дальнейших исследований и более глубокой проработки.

Итак, цель статьи заключается в изучении эффектов и преимуществ, которые повлечет за собой транспортная интеграция государств-членов ЕАЭС.

Транспортная отрасль стран-членов ЕАЭС является мощной коммуникационной системой, в состав которой входят все виды транспорта (водный, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, воздушный). Основные производственные фонды транспорта составляют около 20% производственных фондов государств-участников союза [2].

По мнению автора, стратегической целью развития транспортных систем каждой страны ЕАЭС с дальнейшей их интеграцией является создание конкурентного внутреннего рынка транспортных услуг и построение комплексной, сбалансированной по видам, эффективной региональной транспортной системы, способной удовлетворять все потребности общества в перевозках, обеспечивать надлежащее качество и безопасность перевозочного процесса, снижать транспортные расходы в стоимости продукции, уменьшать негативное влияние транспорта на окружающую среду, которая станет конкурентоспособной на международном рынке транспортных услуг и позволит реализовать транзитный потенциал каждой страны в отдельности и всего союза в целом.

Однако, следует отметить, что несмотря на удачное геополитическое расположение, государства ЕАЭС еще не располагают в достаточной мере разветвленной системой транспортно-коммуникационных сообщений и значительно отстают в создании собственных транспортных коридоров, что негативно влияет на формирование их конкурентоспособности, а также международные позиции национальных предприятий и союза как

международно-правового образования.

В тоже время, на сегодняшний день ЕАЭС выгодно выделяется и отличается среди других объединений и интеграционных группировок тем, что значительное количество городов находятся на традиционных транспортно-коммуникационных маршрутах евразийского континента. С учетом вышеизложенного, представляется, что эффект от интеграции транспортных систем позволит ускорить и стимулировать достижение цели создания международных транспортных коридоров; даст возможность решить такие вопросы, как: привлечение дополнительных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, ускорение темпов выхода из кризисного состояния национальных производителей, создание регулярного транспортного сообщения, увеличение валютных поступлений за счет транзитных перевозок, рост объемов продукции на экспорт.

Кроме того, интеграция транспортных систем Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, России даст возможность сформировать экономический «каркас» союза, что будет служить основой для восстановления производственных связей между предприятиями, которые разрушились вследствие распада СССР, базисом территориального разделения труда, а также позволит придать динамичность и повысит эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и конкретных государств, обеспечит целостность союза путем выравнивания экономического развития его участников и модернизации региональных сетей международных транспортных коридоров, интегрированных в транспортные системы Европы и Азии [3].

Сбалансированность и взаимодействие всех видов транспорта в едином региональном контуре ЕАЭС существенно повысит эффективность его работы в целом и всех составляющих в частности, будет способствовать более рациональному использованию инвестиционных ресурсов при реализации проектов по модернизации транспортной инфраструктуры, позволит максимизировать общественные выгоды путем уменьшения энергопотребления и негативного влияния транспорта на окружающую среду.

Как уже отмечалось ранее, интеграцию транспортных систем стран членов ЕАЭС необходимо рассматривать в неделимом синергетическом триумvirате развития отрасли на национальном, региональном и международном уровнях. В связи с этим представляется целесообразным рассмотреть более детально целевые эффекты и преимущества от транспортной интеграции стран ЕАЭС не только внутри союза, но в глобальную транспортную систему.

К числу таких эффектов, по мнению автора, можно от-

нести следующие:

- обеспечение развития экспорта транспортных услуг, эффективное использование транзитного потенциала национальных предприятий, повышение конкурентоспособности транспорта на международном рынке;
- присоединение и выполнение международных транспортных конвенций и соглашений;
- гармонизация национального законодательства с международным транспортным законодательством;
- разработка и внедрение в соответствии с международными требованиями технических и технологических регламентов и стандартов;
- унификации требований к перевозчикам;
- обеспечение развития сотрудничества с соседними государствами по вопросам организации контейнерных перевозок;
- обеспечение эксплуатационной совместимости транспортных сетей стран-членов ЕАЭС и других государств, объединений, союзов;
- модернизация и обновление основных фондов и подвижного состава транспорта;
- концентрация транспортно-логистических возможностей (в противоположность конкурирующим усилиям ЕС по созданию транзитных коридоров из Китая в Европу через азиатские страны).

Не подлежит сомнению тот факт, что поддержание

на высоком уровне технико-технологических международных транспортных коридоров, проходящих по территории стран ЕАЭС, позволит включить национальные транспортные системы в международный транспортно-логистический комплекс и обеспечить их конкурентоспособность на рынке обслуживания международных транспортных потоков.

Таким образом, подводя итоги, можно сделать следующие выводы. Транспортная интеграция стран ЕАЭС призвана формализовать долгосрочный вектор развития транспортного сектора стран в системе современных вызовов и угроз внутреннего и внешнего характера, учитывая прогнозируемые структурные сдвиги в экономике и результаты реформ в транспортном секторе. Ключевые эффекты интеграции заключатся в обеспечении не только дополнительных поступлений в бюджет, но и в стимулировании инвестиционной активности, привлечении иностранного капитала, совершенствовании технологий транспортировки, развитии транспортной инфраструктуры стран в целом и экономического развития регионов в частности. Кроме того, интеграция позволит объединить промышленные, торговые, транспортно-экспедиторские компании, обслуживающие инфраструктуру рынка, в интегрированные логистические системы, которые способны быстрее, своевременно и с минимальными затратами осуществлять поставку продукции потребителям.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Malle, Silvana Greater Eurasia: more than a vision? // *Post-communist economies*. 2020. Volume 32: Issue 5; pp 561-590.
2. Погарская А.С., Конфино К.В. Евразийская транспортная интеграция как ключевой фактор повышения транзитного потенциала ЕАЭС // *Труд и социальные отношения*. 2020. №2. С. 174-186.
3. Apostolakis, Stavros Is Eurasian Economic Union governance effective? Implications for the strategic entrepreneurship and innovation // *International journal of comparative management*. 2018. Volume 1: Issue 3; pp 255-272.

© Степанян Тамара Мирзаевна (stepanyan\_roat\_dot@bk.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»