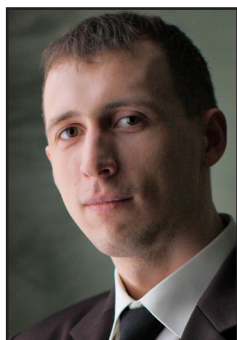




Процессная модель для условий экономической интеграции



Кирилл ЧУМЛЯКОВ

Cyril S. CHUMLYAKOV

Process Model for Economic Integration

(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 116)

Статья посвящена евразийским интеграционным процессам, развитию транспортных экспортно-импортных связей Российской Федерации, положению национальной транспортной системы в системе глобальных транспортных коммуникаций – и это все в контексте участия страны в международных экономических объединениях. Актуализирована необходимость поиска перспектив развития транспортной отрасли с учетом новых реалий после создания Таможенного союза и ЕАЭС. Предложена модель процесса усиления транспортно-транзитного потенциала за счет совершенствования таможенного и транспортно-логистического администрирования транспортной системы.

Ключевые слова: экономическая интеграция, ЕАЭС, ШОС, БРИКС, транспортная инфраструктура, международные транспортные коридоры, транспортно-логистическое сопровождение, процессная модель.

Чумляков Кирилл Станиславович – кандидат технических наук, доцент кафедры «Мировая экономика и международный бизнес» Тюменского государственного университета, Тюмень, Россия.

Наглядной иллюстрацией процессов интеграции и глобализации в мировой экономике является сотрудничество стран в области развития транспортных связей и формирования международных транспортных коридоров (МТК) [1]. Интеграция национальных транспортных систем как основной инструмент реализации транзитного потенциала МТК нашла свое отражение в целом ряде объединений, образованных на постсоветском пространстве. Современным этапом углубленной интеграции становится переход от модели межгосударственного сотрудничества, координации и согласования приоритетов транспортной политики к модели, предусматривающей единую транспортную политику, гармонизированное и унифицированное транспортное законодательство.

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ФОРМАТЫ

Транспортная макросистема как традиционный стратегический приоритет геополитического, социального и экономического развития любого государства представляет собой важнейшую составную часть производственной и социальной инфраструктуры. Обеспечение ее устойчивого

и эффективного функционирования — необходимое условие успешного существования национальной экономики, безопасности страны и растущего уровня жизни населения.

В настоящее время Россия участвует в большинстве региональных интеграционных образований, а во многих фактически выступает в роли консолидирующей силы. Основное внимание при этом уделяется активизации взаимодействия с организациями, ориентированными на развитие сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также в приграничных с Россией странах. Соответственно приоритетным направлением внешнеэкономической деятельности государства является усиление участия в таких международных организациях, как Таможенный союз, Евразийский экономический союз, Организация Договора о коллективной безопасности, Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и БРИКС.

Какова же роль России в этих международных объединениях? Какова роль ее транспортной системы в системе глобальных транспортных коммуникаций?

В современном мире попытки построить единую базу для экономической интеграции предпринимались неоднократно. Однако добиться объединения природных, технологических, интеллектуальных, трудовых и других ресурсов, совместного использования транспортных коммуникаций, а также консолидации товарных рынков получалось далеко не всегда.

Если брать постсоветское пространство, то первые многообещающие шаги в направлении глобальной интеграции в экономической и гуманитарной областях были сделаны в 2000 году, когда появилось Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). Основной его целью стало последовательное продвижение самого процесса интеграции на рынках труда и в сфере международного торгового сотрудничества.

В составе ЕврАзЭС находилось пять государств-участников: Белоруссия, Казахстан, Киргизия, РФ и Таджикистан.

Одновременно с организацией ЕврАзЭС с целью обеспечения беспрепятственного перемещения товаров, услуг и инвестиций в рамках Сообщества опережающими темпами формировались единое транспортное пространство и общий рынок транспортных услуг. Подразумевалось развитие транспорт-

ной инфраструктуры государств-участников и создание системы логистических центров.

Процесс интеграции продолжился летом 2010 года, когда на территории России, Белоруссии и Казахстана вступил в силу единый Таможенный кодекс, что фактически означало начало работы Таможенного союза (см. рис. 1), соглашение о котором было подписано в 1995 году, а Договор — в 1999 году.

Таможенный союз — форма торгово-экономической интеграции, предусматривающая единую таможенную территорию, в пределах которой во взаимной торговле товарами не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера, за исключением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер. Таможенный контроль был перенесен на внешний контур границ, при торговле с третьими странами стали применяться единые таможенные тарифы и другие меры регулирования.

Задачей еще одного межгосударственного интеграционного объединения — Единого экономического пространства (ЕЭП) — является регулирование внешнеэкономических отношений внутри объединения и осуществление коллективного протекционизма за его пределами. То есть главным для ЕЭП стало обеспечение координации экономической политики государств-участников в отношении макроэкономики и финансового сектора, транспорта, энергетики, торговли, промышленного и агропромышленного комплексов.

Конечной целью таких форм интеграции была, как представляется, трансформация на новой основе межгосударственных и отраслевых экономических связей, корни которых уходят в постсоветское пространство, и с этой точки зрения совершенно логично появление в 2014 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС), предусматривающего создание в относительно недалекой перспективе на территории входящих в него стран единой валюты и банковской системы, а также единых тарифов и технических регламентов. Согласно официальным данным, на ЕАЭС будет приходиться не менее чем пятая часть мировых запасов газа и почти 15% нефти.

Создание ЕАЭС (Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения, Киргизия) [Договор



Рис. 1. Таможенный союз и ЕЭП в географическом пространстве.



подписан 29.05.2014 г., договоры о присоединении Республики Армения и Кыргызской Республики подписаны соответственно 10.10.2014 г. и 23.12.2014 г. — прим. ред.]. предусматривает как обеспечение устойчивого развития Союза, так и динамизма его интеграционной стратегии — способности приспосабливаться к постоянно меняющимся экономическим, социальным и геополитическим условиям [2]. Географическое положение позволяет ему создавать транспортные, логистические маршруты регионального и глобального значения, концентрировать масштабные торговые потоки Европы и Азии, делает союзную экономику конкурентоспособной.

В рамках ЕАЭС предусматриваются использование опыта интеграции транспортных систем, накопленного в странах СНГ в области железнодорожного транспорта, заключение многосторонних соглашений о воздушном сообщении, международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям, практика согласования и применения международных актов [3].

К интеграционным объединениям с участием стран СНГ относятся также Союзное государство России и Белоруссии и Организация Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), созданная несколькими государствами Евразии еще в мае 1992 года.

Отметим, что, по нашему мнению, интеграция России и Белоруссии в единое Союзное государство идет весьма медленно из-за имеющихся между странами противоречий в экономической сфере, скорее даже — в экономической политике. А основное предназначение ОДКБ — это обеспечение военного присутствия объединенных сил в Центральной Азии, координация усилий в борьбе с международным терроризмом и экстремизмом, оборотом наркотических средств и психотропных веществ.

Крупной и все более влиятельной региональной международной силой становится

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). О создании ШОС было объявлено 15 июня 2001 года в Шанхае лидерами шести государств — Китая, России, Казахстана, Таджикистана, Киргизии и Узбекистана (рис. 2). В 2015 году начат процесс приема в полноправные члены организации Индии и Пакистана.

Согласно официальным данным, общая площадь государств-членов ШОС составляет ныне более 34 млн км², то есть примерно 60% площади Евразии. Население — свыше 3 млрд человек, или почти 43% всех жителей земного шара. Помимо этого, четыре страны — Афганистан, Белоруссия, Иран, Монголия имеют в Шанхайской организации статус наблюдателя, а шесть — Азербайджан, Армения, Камбоджа, Непал, Турция и Шри-Ланка — партнера по диалогу.

Намечен курс на расширение экономического партнерства ШОС в плане взаимодействия государственных и бизнес-структур по эффективному использованию углеводородов, развитию транспортного и транзитного потенциала, в том числе для энергоносителей, развитию альтернативных источников энергии, созданию проектов по расширению инфраструктуры, подготовке кадров, обеспечению здравоохранения.

Значительная роль в формировании общей транспортной системы стран ШОС отведена интеграции Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, использованию их транзитного потенциала, скоординированному развитию автомобильных дорог. Наиболее перспективными совместными проектами предусмотрено строительство автомобильных трасс Волгоград—Астрахань—Атырау—Бейнеу—Кунград и Актау—Бейнеу—Кунград в составе Е-40, формирование международного транспортного маршрута Европа—Западный Китай на условиях государственно-частного партнерства, сотрудничество в сфере транзита центрально-азиатского и российского газа, поставки газа в Китай. Реализация этих и подобных гигант-



Рис. 2. ШОС в момент создания (2001 г.).

ских проектов внесет серьезные изменения в глобальную экономику, прежде всего в ее транспортную инфраструктуру.

По инициативе президента России в сентябре 2006 года было создано принципиально новое по своим установкам и принципам взаимодействия неформальное межгосударственное объединение в формате четырехстороннего, а затем пятистороннего сотрудничества Бразилии, России, Индии, Китая и Южно-Африканской Республики — БРИКС (рис. 3).

В первую очередь речь идет о заинтересованности стран в координации взаимодействия в процессе формирования многополярного мира и укреплении сотрудничества в энергетической сфере с участием производителей, потребителей и стран-транзитеров энергоресурсов. Усиливает геополитический проект БРИКС задача создания транспортных коридоров из региона Индийского океана через Центральную Азию в сторону Европы.

МОДЕЛЬ УСИЛЕНИЯ ПОТЕНЦИАЛА

Необходимо отметить, что Россия обладает огромным потенциалом с точки зрения интеграционных возможностей и способна стать не просто связующим звеном между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, но и альтернативой традиционным транспортным схемам, многополярным геополитическим транспортным центром на евразийском континенте.

Важнейшим аспектом международной интеграции стран и фактором ее успешности неизменно остается развитие реального сектора экономики, сочетающего различные межотраслевые комплексы и отрасли, про-

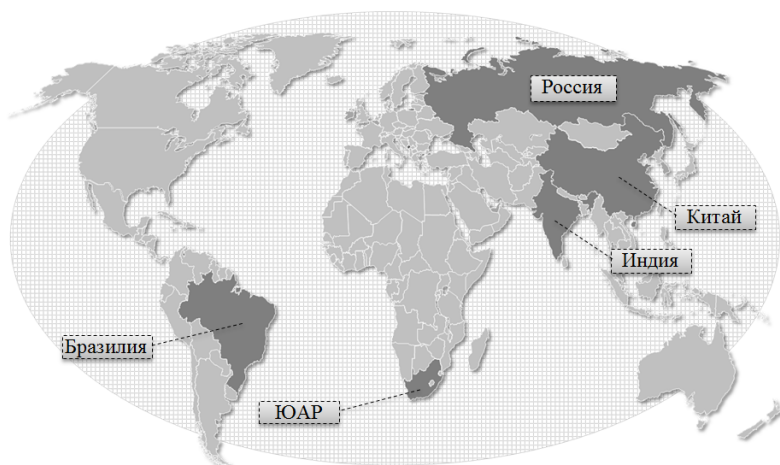
изводящие материальные и нематериальные товары [4, 5]. Прогрессивные изменения в отраслевой структуре экономики предусматриваются за счет снижения доли и масштаба энерго- и материалоемких производств, замены неэффективных производств новыми, основанными на высоких технологиях и инновационных материалах.

Транспорт как отрасль материального производства, занятая перемещением грузов и пассажиров, представляет собой совокупность путей сообщения, коммуникаций, предприятий и транспортных средств. В мировом пассажирообороте ведущее место принадлежит автомобильному транспорту, в грузообороте — морскому. Региональные транспортные системы характерны для всех крупных стран, интеграционных объединений и кластеров [6]. По оптимальным направлениям в глобальных транспортных сетях происходит концентрация пассажиро- и грузопотоков между различными странами. Международные транспортные коммуникации обеспечивают внешнюю торговлю, внутренний, въездной и выездной туризм. Кроме того, в их систему входят экспортные и транзитные магистральные трубопроводы.

В мире более 80 международных транспортных коридоров, по которым осуществляется основная часть перевозочной деятельности. Укрепление транспортно-транзитного потенциала и позиций на международных рынках является приоритетной геополитической и геоэкономической задачей, как для России, так и любого другого государства [7]. Внутренняя связанность транспортной инфраструктуры страны, ее интеграция в глобальную транспортную систему сегодня во многом зависят от динамики развития реги-



Рис. 3. БРИКС в географическом пространстве.



ональных транспортных коридоров Западной Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья [8]. Проводить внешнеэкономическую политику, направленную на интеграцию в мировое экономическое пространство, следует с учетом реального состояния и перспектив железнодорожных и автомобильных путей восточного направления, освоения международных транзитных перевозок пассажиров и грузов из Европы в Юго-Восточную Азию, соотносясь с тенденциями ранее показанного интеграционного процесса с участием России.

Текущая ситуация приводит к необходимости формирования стратегической конкурентоспособности национальной транспортной инфраструктуры в пространстве международных транзитных перевозок, усиления транспортно-транзитного потенциала страны [9]. На рис. 4 представлена модель процесса усиления транспортно-транзитного потенциала за счет совершенствования таможенного и транспортно-логистического администрирования транспортной системы.

Предложенная модель рассчитана на гибкое ее использование, она не предполагает жесткого и тем более последовательного (поочередного) выполнения обозначенных действий. Каждая предусмотренная мера реализуется в соответствии со степенью реальной востребованности по срокам, наличию финансов, готовности регионов к интеграции усилий. В дальнейшем более детально будут проработаны пути устранения нефизических и физических проблем состояния системы, мешающих реализации

транспортно-транзитного потенциала РФ в международных интеграционных объединениях, чтобы независимо от складывающейся рыночной конъюнктуры по возможности действовать на опережение. То есть, выходить на качественно иной уровень технического, технологического и экономического обеспечения транспортного сотрудничества.

Международные интеграционные объединения призваны решить для стран-участниц ряд общих задач путем консолидации усилий на взаимовыгодных направлениях сотрудничества. Но реализация подобных проектов невозможна без формирования того транспортного взаимодействия, где четко осознается геополитическое значение совершаемых шагов и присутствует ясное понимание ответственности за принимаемые решения.

ВЫВОДЫ

Российская внешняя политика не может не ориентироваться на многостороннее и многоплановое конструктивное сотрудничество со своими союзниками, укрепляя одновременно по всем направлениям существующую экономическую партнерскую базу.

Очевидно, что решать возникающие проблемы легче совместными усилиями. Поэтому в развитии международных транспортных коридоров и модернизации транспортной инфраструктуры целесообразно вести скоординированную инвестиционную политику, отвечающую взаимным интересам всех стран-участников.

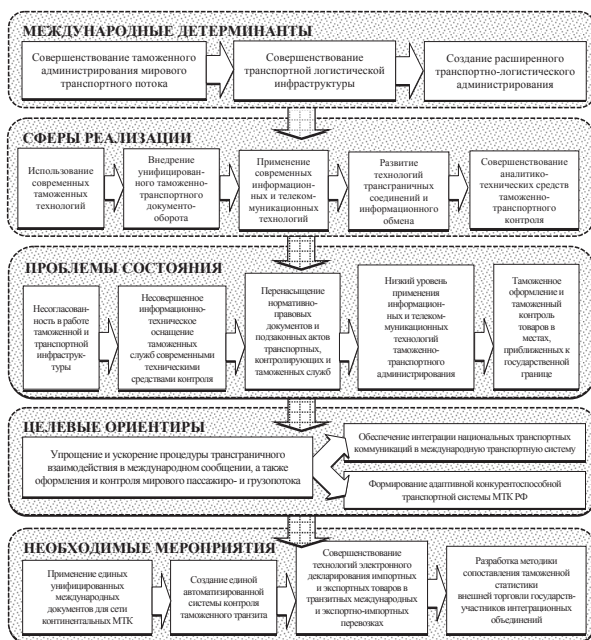


Рис. 4. Модель процесса усиления транспортно-транзитного потенциала за счет совершенствования таможенного и транспортно-логистического администрирования транспортной системы.

Процессная модель, которая предлагается в статье, предназначена быть как раз средством улучшения российских позиций в растущем по своим возможностям и масштабам интеграционном пространстве Евразии. И вся транспортная система страны, а равно и ее транзитный потенциал, могут стать гораздо более эффективными при комплексном подходе к организации управления (администрирования) в сфере таможенного и транспортно-логистического сопровождения международных трансконтинентальных перевозок.

Недостатки здесь известны давно, и поэтому констатацией их наличия уже ничего не исправишь. Нужна модель действия, какое бы название за ней не закрепили и какую бы руководящую инстанцию ей не придали.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пехтерев Ф. С. Развитие и модернизация инфраструктуры российских участков международных транспортных коридоров / Информационно-аналитическое издание «Инфраструктура России», 2012. Режим доступа: <http://federalbook.ru/files/Infrastruktura/Soderjaniye/V/Pechterev.pdf>. Доступ 06.11.2014.
2. Москина Е. А., Руднева Л. Н. Евразийское экономическое сообщество и формирование Евразийского экономического союза // Проблемы формирования единого пространства экономического и социального развития стран СНГ: Материалы Международной научно-практ. конференции. — Тюмень: ТюмГНГУ, 2014. — С. 190–194.

3. Холопов К. В., Голубчик А. М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. — 2011. — № 10. — С. 43–50.
4. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Экономика транспортного пространства: методологические основы // Вестник ВНИИЖТ. — 2012. — № 2. — С. 3–10.
5. Тонышева Л. Л. Инновационное развитие экономики России // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. — 2014. — № 5–1. — С. 164.
6. Чумляков К. С. Специфика формирования структуры транспортного комплекса на региональном уровне // Вестник МАДИ. — 2010. — № 4. — С. 46–51.
7. Чумляков К. С. Геоэкономические и геополитические факторы и предпосылки интеграционных процессов в транспортной системе региона // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. — 2011. — № 1. — С. 90–95.
8. Чумляков К. С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок // Российский внешнеэкономический вестник. — 2013. — № 11. — С. 62–67.
9. Чумляков К. С. Транспортная инфраструктура России в системе международных хозяйственных связей // Известия вузов: Социология. Экономика. Политика. — 2013. — № 4. — С. 47–49.
10. Устав Содружества Независимых Государств // Исполнительный комитет СНГ, официальный сайт. Режим доступа: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=187>. Доступ 06.12.2014.
11. Шафиев Р. М. Интеграционное взаимодействие государств СНГ в условиях присоединения к ВТО // Российский внешнеэкономический вестник. — 2013. — № 6. — С. 3–14.
12. Lifan Li. National energy security and Sino-Russian-Kazakh-Japan energy cooperation // Central Asia and the Caucasus. № 1 (43), 2007. — pp. 110–120.

Координаты автора: **Чумляков К. С.** – k8sc@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 15.12.2014, актуализирована 11.12.2015, принята к публикации 25.12.2015.

