

УДК [656:168.4](100)(575.3)

Джабборов Годжиддин Туйчибоевич, студент,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, rus.t55@bk.ru

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН В МЕЖДУНАРОДНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы интеграции транспортной отрасли Республики Таджикистан в международную транспортную систему. Дан анализ развития транспортной инфраструктуры и рассмотрены перспективные направления в решении этой проблемы. Отмечено, что экономическое развитие послевоенного мира было во многом обусловлено влиянием политических течений – это массовая деколонизация азиатских государств, вступивших на так называемый «третий путь» развития. Цель статьи заключается в выявлении проблем, которые препятствуют развитию и повышению эффективности транспортно-логистической деятельности в Республике Таджикистан.

Ключевые слова: интеграция, транспорт, транспортные коридоры, транспортная система, локальная глобализация, ЕврАзЭС.

Jaborov Todzhiddin T., student,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, rus.t55@bk.ru

PERSPECTIVE DIRECTIONS OF INTEGRATION OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN TO THE INTERNATIONAL TRANSPORT SYSTEM

Abstract. The article deals with the integration of the transport industry in the Republic of Tajikistan. The development of transport infrastructure and promising directions for solving the problem in this area is proposed.

Key words: integration, transport, transport corridors, transport industry, transport system.

Введение

Дальнейшее развитие транспортной системы Республики Таджикистан, как важнейшей отрасли производственной инфраструктуры,

является приоритетной задачей государственной политики на долгосрочную перспективу.

В общем, сама международная экономическая интеграция, как экономическая категория, все еще имеет довольно абстрактный характер, поскольку нигде в мире не достигнуто полной интеграции.

Учредители той иной экономической интеграционной группировки, в зависимости от поставленных целей, действуют либо в виде таможенных союзов, либо в форме свободных экономических зон, либо как валютно-экономические союзы или, так называемые, «общие рынки».

В итоге к 1992 году двенадцать западно-европейских стран трансформировали ЕЭС в ЕС – Европейский союз. Так, с распадом Советского Союза на карте появился другой – Европейский союз, граждане которого, как некогда и граждане новых пятнадцати суверенных государств на вопрос: «Откуда вы?», не задумываясь, отвечали: «Мы – из Союза».

Когда в декабре 1991 года один Советский Союз доживал последние дни, а другой готовился отметить свое рождение, в голландском городе Маастрихте на очередной сессии были определены критерии дальнейшего расширения Евросоюза за счет новых восточно-европейских государств, исходя из уровней их экономического развития. Однако, не дожидаясь своего срока вступления в ЕС, все, за исключением прибалтийских постсоветских государств, объединились в СНГ – Содружество Независимых Государств.

И в завершение немного об интеграционных процессах на постсоветском пространстве. Если с распадом СССР западно-европейские государства интенсифицировали интеграционные процессы, преобразовав ЕЭС в ЕС, то «молодые» и «самостийные» постсоветские республики словно бы и не замечали явной выгоды ведения совместного хозяйства. Подписанный в конце 1991 года договор о создании СНГ – Содружества

Независимых Государств – фактически остался лишь декларативным заявлением, не имевшим реально действующих механизмов хозяйственно-экономического сближения разошедшихся бывших советских республик. Правда, три из них – прибалтийские государства – взяли четкий курс на сближение с ЕС, куда и влились без особенно больших проблем. Что касается остальных двенадцати, то динамика их ВВП показывает, что на макроэкономическом уровне вроде бы все развивается хорошо. Однако каждое из новых государств испытывало и испытывает свои собственные трудности экономического развития.

Экономическая ситуация в некоторых из них существенным образом осложняется при попытках той или иной страны, как, например, Грузии и Молдавии, войти в «особые» ассоциированные отношения с ЕС, вводящим торговые ограничения, ведущие к снижению жизненного уровня в них.

Реальными шагами на пути экономического сближения постсоветских республик стало образование двух интеграционных объединений: ЕврАзЭС и ЕАЭС.

Первое – ЕврАзЭС (Евразийское экономическое сообщество) было учреждено в 2001 году Белоруссией, Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном и Узбекистаном, первоначально как Таможенный союз. В дальнейшем он трансформировался в так называемое Евразийское Экономическое Пространство, но в связи с образованием Евразийского экономического Союза (ЕАЭС) в 2014 году было распущено. Фактически, вся история ЕврАзЭС была поиском наиболее приемлемой формы создания дееспособного, а не декларированного, экономического объединения на постсоветском пространстве.

Основная цель развития транспортной отрасли Республики Таджикистан – создание благоприятных условий для ускорения темпов социально-экономического развития республики путем увеличения объемов грузооборота, обеспечения потребностей отраслей экономики

и населения в транспортных услугах, улучшения их качества, снижения транспортных издержек.

ЕАЭС был создан в целях всесторонней модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик и создания условий для стабильного развития в интересах повышения жизненного уровня населения государств-членов.

В целях принятия конкретных мер по углублению интеграционного взаимодействия государств Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) в области транспорта и эффективного использования их транзитного потенциала представляется целесообразным предложить Секретариату Интеграционного Комитета ЕврАзЭС совместно с компетентными органами Сторон разработку соответствующей Программы формирования Единого транспортного пространства государств ЕврАзЭС. В этой связи, на наш взгляд, следует предусмотреть реализацию таких направлений, как:

- формирование согласованных принципов тарифной, налоговой и таможенной политики государств в области транспорта;
- развитие сети международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран ЕврАзЭС, с учетом основных тенденций развития мировой транспортной системы;
- совершенствование и дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры государств.

Введение гибкого налогового режима будет способствовать снижению транспортных тарифов и, как следствие, развитию торгово-экономических связей стран Сообщества.

В области таможенной политики необходимо:

- 1) Принять меры по упрощению процедур пересечения границ автомобильным и железнодорожным транспортом, совместив пограничный, таможенный, транспортный, санитарный и другие виды

контроля в одном месте. Внедрить на границах государств Сообщества систему «две границы, одна остановка».

Совмещение всех видов контроля и внедрение системы «две границы, одна остановка» будет способствовать сокращению времени пересечения границ, повышению эффективности транспортных перевозок и созданию в перспективе Единого транспортного пространства.

2) Максимально упростить таможенный контроль товаров и порядок таможенного оформления транспортных средств на внутренних границах государств ЕврАзЭС, в том числе сократить номенклатуру документов, представляемых таможенным органам для транзитных грузов.

В рамках ЕврАзЭС уже принято Соглашение об упрощенном порядке таможенного оформления товаров, перемещаемых между государствами Евразийского Экономического Сообщества, которое должно внести большой вклад в формировании согласованных принципов таможенной политики стран «шестерки».

Важное значение имеет вопрос о целесообразности продления панъевропейского транспортного коридора № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Нижний Новгород; далее Казахстан – КНР), к которому Таджикистан уже готов присоединиться. Для этого следует использовать такие транспортные коридоры, как МД 15 (Исфара – Баткен – Кыргызстан) и МД 07 (Вахдат – Рашт – Джиргаталь – Кыргызстан, далее Кыргызстан – Казахстан) или транспортный коридор МД 04 (Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – пер. Кульма – Китай) [3].

Кроме того, представляется актуальным присоединение всех государств ЕврАзЭС к Соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг», заключенному между правительствами России, Индии и Ирана.

В связи с этим актуальное значение имеет принятие мер по дальнейшему развитию международных транспортных сетей, повышению

качества предоставляемых услуг, снижению трудоемкости и ресурса потребления при осуществлении перевозок, реконструкции существующих и строительству новых объектов, внедрению современных транспортных и информационных технологий, в том числе мультимодальных перевозок.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – международная организация региональной экономической интеграции, обладающая международной правосубъектностью и учрежденная Договором о Евразийском экономическом союзе. Он возник в составе России, Белоруссии и Казахстана после прекращения деятельности Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС).

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) призван обеспечивать свободу движения товаров, а также услуг, капитала и рабочей силы между государствами-участниками и проведение скоординированной, согласованной и единой экономической политики. Интеграция в ЕАЭС предполагает участие в Таможенном союзе ЕАЭС. В зоне Таможенного союза вводятся единые тарифы и технические регламенты, гармонизируется трудовое и миграционное законодательство, создается единая банковская система, а в перспективе предусматривается введение единой валюты. Договор о создании Евразийского экономического союза был подписан главами России, Белоруссии и Казахстана 29 мая 2014 г. в Астане [6].

Экономика Таджикистана зависит от экспорта товаров и средств, зарабатываемых трудовыми мигрантами. Связи с этим переговоры о вступлении Таджикистана в ЕАЭС могут затянуться на продолжительный срок.

Таджикистан рассматривается как следующий после Молдавии претендент на вступление в ЕАЭС. Одной из важных причин вступления Таджикистана в ЕАЭС является значительное ужесточение пограничного режима с Афганистаном. Последние годы в Таджикистане развивается

торговля на южном направлении. Через реку Пяндж в Афганистан построены новые мосты, открыты пункты пропуска товаров и людей.

Создаются на этих местах свободные экономические зоны для стимулирования торговли. Торговля развивается не только с Афганистаном, но через него – с Пакистаном. ЕАЭС потребует от Таджикистана существенной корректировки экономических приоритетов для вступления в Союз. К тому же Таджикистан планирует получить крупный кредит в целях компенсации издержек от вступления. Только после вступления Таджикистана в Союз станет возможна фиксация внешней границы ЕАЭС. Для самого Евразийского экономического союза вхождение Молдавии и Таджикистана не несет значимых экономических выгод. С одной стороны, вступление Таджикистана в ЕАЭС сопряжено с определенными политическими рисками. С другой стороны, участие в этом союзе Таджикистана может способствовать стабилизации политической и экономической ситуации в самой республике и соответственно на границах ЕАЭС. Для России это также связано с усилением своего присутствия в Центральной Азии в противовес другим внешнеполитическим силам. На территории Таджикистана размещается российская военная база. В Киргизии находится российский военный аэродром. В июле 2014 г. в республике был закрыт центр воздушных перевозок ВВС США, который действовал здесь с начала военной операции НАТО в Афганистане. В этой связи синергетический экономический эффект и геополитические бонусы от интеграции в ЕАЭС новых стран представляются более значимыми, чем негативные последствия [7].

Страны ЕАЭС будут развивать сотрудничество в сфере предоставления космических и геоинформационных услуг на основе национальных источников данных дистанционного зондирования Земли.

На первом этапе планируется утверждение объединенного коммерческого оператора, который возьмет на себя управление коммерческой эксплуатацией совместной орбитальной группировкой космических аппаратов, дистанционного зондирования Земли и предоставит маркетинговую стратегию по выходу на мировой рынок.

На втором этапе информация, полученная с такого ресурса, станет основой для создания единого информационного портала, посредством которого потребителям будут предоставляться различные сервисы по мониторингу развития промышленных и городских территорий, транспортных коридоров, чрезвычайных ситуаций, нефтегазового комплекса, сельского и лесного хозяйства, поиска и добычи полезных ископаемых на территории ЕАЭС.

Завершающим третьим этапом станет запуск малых космических аппаратов и их серийное производство, которые будут разработаны и произведены ведущими предприятиями Союза. Это будет способствовать развитию радиоэлектронной промышленности и производства композиционных материалов, а также станет драйвером роста экономик стран ЕАЭС в целом. Промышленное сотрудничество предприятий Союза станет мощным импульсом к развитию этого направления. Серийное производство таких спутников возможно после 2023 года.

Учрежденный в 2015 году, на основе подписанного Арменией, Беларуссией, Казахстаном, Киргизией и Россией Договора о Евразийском экономическом союзе, ЕАЭС пошел по реальному пути создания регионального интеграционного объединения для свободного перемещения товаров и услуг, капиталов и рабочей силы, то есть свободного обмена тремя взаимосвязанными основополагающими элементами любой экономической системы, давая наряду с ЕС международно-правовой статус субъектам ЕАЭС.

Несмотря на сокращение объемов взаимной торговли в 2015–2016 гг. на 6,7%, удельный вес взаимной торговли в общем объеме внешней торговли по ЕАЭС увеличился с 13,6% до 14,2%:

- в Республике Армения – с 26,5% до 29,2%;
- в Республике Беларусь – с 49,5% до 52,2%;
- в Республике Казахстан – с 21,3% до 21,9%;
- в Российской Федерации – с 8,2% до 8,7%.

Таблица 1

Взаимная торговля между государствами-членами ЕАЭС* за 2016 г.

	Млн долл. США	В % к 2015г.	Удельный вес в объеме, %
ЕАЭС, в том числе	42 536,4	93,3	
Армения	392,1	153,0	100,0
Беларусь	14,1	В 2,1 раза	3,6
Казахстан	6,0	142,9	1,5
Кыргызстан	1,0	В 2,8 раза	0,3
Россия	371,0	151,5	94,6
Беларусь	11 255,1	102,2	100,0
Армения	22,0	79,1	0,2
Казахстан	363,7	69,3	3,2
Кыргызстан	48,7	87,9	0,4
Россия	10 820,7	104,0	96,2
Казахстан	3 917,6	76,5	100,0
Армения	0,3	39,1	0,0
Беларусь	31,9	59,6	0,8
Кыргызстан	376,2	72,6	9,6
Россия	3 509,2	77,2	89,6
Кыргызстан	417,5	104,4	100,0
Армения	0,0	х	0,0
Беларусь	3,3	58,5	0,8
Казахстан	275,0	117,4	65,9
Россия	139,2	87,1	33,3
Россия	26 554,1	92,1	100,0
Армения	957,2	91,1	3,6
Беларусь	15 144,3	97,1	57,0
Казахстан	9 426,9	86,8	35,5
Кыргызстан	1 025,7	78,9	3,9

Это позволило ЕАЭС уже в том же 2015 году подписать договор с Вьетнамом о зоне свободной торговли. В данном направлении начались переговоры ЕАЭС с Египтом, Ираном, Монголией, Сербией и Таиландом. Свой интерес на сближение с ЕАЭС помимо них выразили еще Израиль, Индия, Китай, Пакистан, Сингапур и Тунис. То есть, открываются потенциальные перспективы развития межрегионального экономического сотрудничества.

В связи с вышеизложенным, нетрудно прийти к вполне конкретному и логическому выводу, что современный мир раскололся на целый ряд региональных замкнутых экономических группировок. То есть, по мере углубления экономических интеграционных процессов в различных регионах вместо ожидаемой глобальной интеграции имеет место реальная дезинтеграция, с одной стороны. Но, с другой стороны, все они или многие из них находятся в постоянном стремлении к взаимопроникновению, к расширению, к включению в зоны своих интересов и своего влияния все новых и новых пространств со своими странами и народами.

Иными словами, происходят такие процессы, которые и у экономистов, и у политологов, и у философов получили наименование глобальных, или глобализации. Вместе с тем, в рамках уже сформированных объединений протекают свои «мини-глобальные» процессы единения, также получившие свое собственное оригинальное наименование – глокализации, то есть «локальной глобализации».

Заключение

Таким образом, расширение Евразийского экономического союза представляется важным условием укрепления позиций этого интеграционного объединения на мировой арене. Союз успешно функционирует и развивается. Интеграция – положительное явление. Следует ускорить создание дорожной карты по ликвидации имеющихся

еще барьеров в промышленности, агропромышленном комплексе, энергетике и техническом регулировании.

Это – логический вывод из изложенного материала.

Список литературы

1. Белая книга. Европейская транспортная политика на период до 2010 года – время решать. Материал комиссии Европейских Сообществ / сост. В.Ф. Большаков [и др.]. – СПб.: Междунар. акад. трансп., 2004.
2. Левенгук, А.И. Перспективные транспортные технологии [Электронный ресурс] / А. Левенгук // Горизонты промышленной политики. – Режим доступа: <http://www.prompolit.ru/>
3. Статистический ежегодник Республики Таджикистан, 2016 / Государственный комитет статистики Республики Таджикистан. – Душанбе, 2016. – 466 с.
4. Сафранчук, И.А. 2015. Глобализация в головах: Центральная Азия и евразийская интеграция. – Россия в глобальной политике. 19.02. – Режим доступа: <http://www.globalaffairs.ru/number/Globalizatciya-v-golovakh-17313> (дата обращения: 30.03.17).
5. Ткачук, С.П. Потенциал расширения и углубления евразийской экономической интеграции / С.П. Ткачук // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2014. – № 1(15). – С. 52-62.
6. Шишкин, В.Г. Таможенный союз ЕврАзЭС: основные тенденции торгово-экономических отношений в 2011-2014 гг. / В.Г. Шишкин, В.И. Пинкин // Власть. – 2015. – № 2. – С. 122-127.
7. Шумилов, М.М. Проблема расширения Таможенного союза и Единого экономического пространства на базе ЕврАзЭС / М.М. Шумилов, А.П. Исаев, А.Б. Гуркин // Управленческое консультирование. – 2013. – № 4. – С. 75-86.
8. Стрыгин, А.В. Экономические саги / А.В. Стрыгин. – М.: Улей, 2017. – 279 с.

References

1. *Belaja kniga. Evropejskaja transportnaja politika na period do 2010 goda – vremja reshat'* (White paper. The European transport policy for the period until 2010 is the time to decide), Saint Petersburg, Mezhdunarodnaja akademija transporta, 2004.
2. URL: <http://www.prompolit.ru/>
3. *Statisticheskij ezhegodnik Respubliki Tadžikistan, 2016* (Statistical Yearbook of the Republic of Tajikistan, 2016), Dushanbe, Gosudarstvennyj komitet statistiki Respubliki Tadžikistan, 2016, 466 p.
4. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Globalizatsiya-v-golovakh-17313>
5. Tkachuk S.P. *EvrAzijskaja integracija: jekonomika, pravo, politika*, 2014, no. 1(15), pp. 52–62.
6. Shishkin V.G., Pinkin V.I. *Vlast'*, 2015, no. 2, pp. 122–127.
7. Shumilov M.M., Isaev A.P., Gurkin A.B. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*, 2013, no. 4, pp. 75–86.
8. Strygin A.V. *Jekonomicheskie sagi* (Economic Saga), Moscow, Ulej, 2017, 279 p.