

структура хозяйства региона не будет ориентирована на производительный труд, полноценные прогресс и модернизация не представляются возможными.

Среди новых форм организации и интенсификации сотрудничества рекомендуется организация международного машиностроительного промышленного кластера (ММПК). Существуют благоприятные причины (факторы) формирования кластеров на основе взаимодействия республики Беларусь и Ярославского региона. Территориальное объединение предприятий и учреждений в пределах соответствующего промышленного региона, позволит направить свою деятельность на производство продукции лидирующего уровня. Компании и предприятия в пределах кластера географически организованы и объединены кооперационными и специализированными связями. Территориально кластеры могут быть распространены начиная от площади города, региона и заканчивая страной, взаимодействующими странами. Кластеры включают наряду с промышленными предприятиями финансовые, научно-исследовательские, торговые, образовательные и другие сервисные учреждения, компании, работающие в смежных и сопутствующих отраслях.

Основу ММПК вполне могут составить белорусские и ярославские машиностроительные предприятия. Возможно, кластер будет представлять собой пластичную систему сетей, связанных преимущественно горизонтальными взаимодействиями, когда не выражена роль определенного лидера (терминология Э. Маркусен). Компании интегрируются на основе прочных этно-культурных, исторических (в советские времена Беларусь была «сборочным цехом» всей страны), модернизационных коммуникаций и стимулируются благоприятной управленческой средой.

## **ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВ — ЧЛЕНОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СООБЩЕСТВА**

*Семак Е. А., Белорусский государственный университет*

Транспортная система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования экономики страны и важнейшей инфраструктурной основой устойчивого роста. В условиях глобализации, когда экономики стран связаны в единое производство, развитие транспортных систем является необходимым условием для участия страны в международном разделении труда. Взаимный торговый оборот государств — членов ЕврАзЭС (Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана) постепенно возрастает (к 2020 г. общий объем перевозки грузов может достигнуть 490 млн т, что более чем в 4 раза выше показателей 2000 г.), что требует развития транспортной инфраструктуры в ходе углубление экономической интеграции.

Все страны ЕврАзЭС являются также транзитными в торговле между Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а темпы экспорта из АТР неуклонно возрастают, что увеличивает потребность в транспортно-коммуникационных сетях.

Транзитный потенциал ЕврАзЭС сегодня, по оценкам экспертов, составляет около 220 млн т. К 2020 г. возможно достижение показателя в 400 млн т, в т. ч. примерно 290 млн т грузов «тяготеют» к транзиту из стран ЕврАзЭС в третьи страны. Очевидно, что для перевозки таких колоссальных объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

Однако необходимо отметить, что транзитный потенциал ЕврАзЭС сегодня полностью не востребован. Лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны ЕврАзЭС. Основной проблемой является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя глобальными товаропроизводящими центрами — Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Объем торговли между ними уже в ближайшие несколько лет достигнет 1 трлн дол. США. Лишь 1 % от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит через международные транспортные коридоры ЕврАзЭС, тогда как миллиарды «транзитной» прибыли приходится на долю морских судоходных компаний.

В силу своего географического положения и национальных экономических интересов, государства — члены ЕврАзЭС прямо заинтересованы в интеграции, которая становится основой для осуществления конкретных интеграционных проектов в отдельно взятых отраслях и секторах. Региональная экономическая интеграция может начаться с ключевых секторов и потом перейти на уровень институциональной интеграции. Центральными функциональными секторами в этом контексте должны стать электроэнергетика и транспорт.

Развитие транзитных перевозок по МТК ЕврАзЭС в настоящее время сталкивается с определенными трудностями, которые носят как объективный, так и субъективный характер. При этом следует учитывать и тот факт, что для различных видов транспорта, участвующих в транзитном бизнесе, набор проблемных вопросов неодинаков.

Полномасштабная интеграция автомобильного и железнодорожного транспорта на территориях государств — членов ЕврАзЭС сталкивается с определенными проблемами:

- длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств;
- внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров;
- в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы в странах СНГ;
- несогласованная миграционная политика — в различных государствах — членах ЕврАзЭС водители-перевозчики грузов могут находиться разное количество времени.
- устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков;
- заметное отставание существующей инфраструктуры от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т. д.);
- недостаточная пропускная способность пограничных таможенных переходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети;
- разноколейность;
- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

Для эффективной работы транспортной системы необходимо решить ряд задач:

- принятие совместного соглашения (договора) о смешанных перевозках, что повысит согласованность работы речных, автомобильных и железнодорожных перевозчиков, с целью сокращения и минимизации простоя, широкого внедрения современных технологий по организации и обслуживанию товаропотоков;
  - развитие транспортной логистики, достижение информационной прозрачности местонахождения, состояния и статуса товаров, перевозимых на участках международных транспортных коридорах;
  - внедрение системы мониторинга грузов на основе глобальной системы позиционирования ГЛОНАСС;
  - создание единой автоматизированной системы регулирования транспортного и транзитного процессов, осуществляемых по участкам международных транспортных коридоров, проходящим по территориям государств — членов ЕврАзЭС;
  - реализация в межгосударственных стандартах единой межведомственной системы электронного документооборота;
  - создание общепринятого глоссария и единого пакета сопроводительной документации;
  - обеспечение информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов, осуществляющих свою деятельность с использованием международных транспортных коридоров;
  - создание на территориях России, Казахстана и Беларуси соответствующей инфраструктуры для заправки коммерческого подвижного состава качественным топливом требуемых характеристик (евро-3, евро-4), для чего следует наладить систему контроля за качеством топлива, ужесточить санкции за реализацию некачественного топлива.
- Все перечисленные действия позволяют развивать транзит на международных транспортных коридорах с участием автомобильного транспорта.