

Секция «Международные организации и мировые политические процессы»  
**Транспортная система Евразийского экономического союза: проблемы и  
перспективы развития**

**Грачев Богдан Вальерьевич**

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Философский факультет, Кафедра философии политики и права, Москва, Россия

*E-mail: Bogdan991@mail.ru*

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) - объединение Армении, Беларуси, Казахстана Кыргызстана и России - функционирует уже больше года. Это интеграционное объединение, целью которого является конвергенция экономик с целью повышения их эффективности. Несомненно, качество и скорость взаимодействия определяются развитием транспортной инфраструктуры, организацией логистических потоков, координацией транспортной политики.

В Договоре о Евразийском экономическом союзе [1] транспорту посвящено две статьи, определяющие основные задачи, стоящие перед государствами-членами союза в этой сфере. Помимо довольно очевидных направлений вроде реализации лучших практик в сфере транспорта, повышения качества, безопасности и экологичности перевозок, обозначены и такие как формирование общего рынка транспортных услуг и использование транзитного потенциала стран-участниц, интеграцию в мировую транспортную систему. Каковы же достижения в этой сфере?

Прежде всего, отметим создание ОТЛК - Объединенной транспортно-логистической компании, основанной государственными железнодорожными компаниями стран-участниц. Ее функционирование создает предпосылки для унификации железнодорожных перевозок в странах-участницах. Причем этот процесс во многом определяется интересами заказчиков транспортных услуг, а не государственным заказом, который зачастую менее эффективен. Вторым важным моментом в деятельности ОТЛК является ее транзитная направленность. Эксперты полагают, что рост экономики в Западной Азии предполагает увеличение объема торговых операций, причем наиболее рациональный способ транзита из Западной Азии в страны ЕС - железнодорожный, по территории ЕАЭС.

Согласно прогнозу, составленному с участием экспертов ВССГ [2], развитие транспорта и дополнительная загрузка смежных отраслей, таких как производство материалов, транспортное машиностроение, инфраструктурное строительство, к 2020 году повысит ВВП государств - членов ЕАЭС на 11,3 млрд. долл., будет создано более 43 тыс. рабочих мест,

Существуют ли проекты по использованию транзитного потенциала ЕАЭС? Таковых несколько. Во-первых, стоит упомянуть реализующийся на практике транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай». Одна из его функций - соединить скоростной автомагистралью производственные мощности Китая и огромный европейский потребительский рынок. Общая протяженность маршрута от Санкт-Петербурга до Ляньюньган составляет 8 445 км [4]. Из них 2 233 км в Российской Федерации, 2 787 км в Республике Казахстан, 3 425 км в Китайской Народной Республике. Идеологической основой этого проекта является идея возрождения Великого Шелкового пути.

Современные тенденции развития предполагают создание сложных хозяйственных комплексов, и сфера транспорта не осталась в стороне от изменений. Строительство трассы стало лишь одним из элементов «Экономического пояса шелкового пути» - транспортного проекта, предложенного Китаем.

Более того, «Экономического пояса шелкового пути» в свою очередь является элементом масштабной китайской стратегии, второй составляющей которой является «Морского Шелкового пути XXI века». Помимо развития транспортной сети планируется создание необходимых сопутствующих систем: электроснабжения, телекоммуникации и т.д. Таким образом, Китай хочет получить контроль над важными транспортно-инфраструктурными узлами в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Уже создан Фонд Шелкового пути с взносом Китая в \$40 млрд [3]. Разумеется, в этом проекте ключевые бенефиции получает Китай, а вот долгосрочные эффект на ЕАЭС пока не изучен.

Что же касается собственных инициатив, то стоит упомянуть, предложенный РЖД проект «Транс-Евразийский пояс «Razvitie». По принципу организации он сопоставим с «Экономическим пояс шелкового пути», подразумевает создание «интегральной инфраструктурной системы, объединяющую транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечивающую создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных городов» [5]. Однако эта идея требует огромных инвестиций, источник которых едва ли реально найти в среднесрочной перспективе.

Таковы самые важные транспортные проекты нынешнего дня. Их влияние на развитие экономик стран-участниц и в целом Евразийского экономического союза подлежит изучению.

#### Источники и литература

- 1) Договор о Евразийском экономическом союзе ред. от 08.05.2015 [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_law\\_163855/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_163855/)
- 2) Евразийский экономический союз. Цифры и факты [http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/eaes\\_voposy\\_otvety.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/eaes_voposy_otvety.pdf)
- 3) Кравченко Л.И. Шелковый путь в контексте российских национальных интересов <http://rusrand.ru/actuals/shelkovyy-put-v-kontekste-rossiyskih-nacionalnyh-interesov>
- 4) Новый путь в Европу <http://www.europe-china.kz/info/69>
- 5) Якунин В.И. Транс-Евразийский пояс «Razvitie // Интегральный проект солидарного развития на ЕвроАзиатском континенте [http://www.kp-plant.ru/upload\\_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf](http://www.kp-plant.ru/upload_data/2015/TEDB-Razvitie.YakuninDoklad.pdf)
- 6) Байбикова Э.Р., Забоев А.И. [U+202F] Евразийская экономическая интеграция на железнодорожном транспорте: современное состояние, проблемы и перспективы [U+202F] / Евразийская экономическая интеграция, №4 (25), – М. 2014 г., с 79-94