

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2018, №4, Том 10 / 2018, No 4, Vol 10 <https://esj.today/issue-4-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/20ECVN418.pdf>

Статья поступила в редакцию 16.07.2018; опубликована 03.09.2018

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Комов М.С. Интеграция национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему: анализ форм и механизма // Вестник Евразийской науки, 2018 №4, <https://esj.today/PDF/20ECVN418.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**For citation:**

Komov M.S. (2018). Integration of national transport complexes into the regional transport system: analysis of forms and mechanisms. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 4(10). Available at: <https://esj.today/PDF/20ECVN418.pdf> (in Russian)

УДК 339.9

ГРНТИ 06.51.77

**Комов Михаил Сергеевич**

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», Москва, Россия

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: [komovms@mail.ru](mailto:komovms@mail.ru)

## **Интеграция национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему: анализ форм и механизма**

**Аннотация.** В статье рассмотрены теоретические и методологические основы интеграции национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему. Подробно проанализированы такие формы интеграции, как хаб, глобальные логистические системы, мультимодальные перевозки и международные транспортные коридоры. Раскрыты подходы различных исследователей к понятию «хаб», представлены критерии и условия, которым он должен удовлетворять. Выявлены основные тенденции, происходящие в современной мировой экономике, которые послужили основой для основания положения о необходимости качественного развития транспортной системы. Автором представлены и проанализированы варианты (модели) интеграции национальных транспортных систем в региональную транспортную систему. Это торгово-посредническая модель, производственно-инвестиционная модель. Особо отмечена роль и место России в региональных интеграционных процессах. В работе сделан вывод, что для транспортной интеграции характерны как формы, основанные на кооперации, так и относительно новые ее отраслевые формы. Рассмотрены такие виды интеграции как горизонтальная и вертикальная, в последней, в свою очередь, выделены восходящая и нисходящая. В статье отмечено, что транспортная система, являясь инфраструктурной отраслью, может обслуживать процессы как формальной, так и реальной интеграции и интернационализации. Однако её самостоятельная развивающая и стимулирующая роль в национальной экономике состоит в преодолении противоречий между необходимостью эффективного развития национальной экономики в рамках современного международного разделения труда и ограниченными возможностями, которыми располагает страна для этой цели. Для оценки экономических эффектов от осуществления процесса интеграции национальных транспортных систем в работе предложено использовать оптимизационную межотраслевую межрегиональную модель.

**Ключевые слова:** национальная транспортная система; хаб; глобальные логистические системы; мультимодальные перевозки; международные транспортные коридоры; горизонтальная и вертикальная интеграция; региональная транспортная система

Исследования международной экономической интеграции показывают, что в современных условиях ещё больше возрастает роль транспорта как определяющего фактора процесса интеграции национальных экономик в региональное экономическое пространство и увеличения товарообменных операций на основе формирования региональной транспортной системы. Однако встраивание национальных транспортных комплексов в единое транспортное пространство региона побуждает страны-участницы формировать и совершенствовать адекватные современным реалиям условия и формы интеграции транспорта.

На рубеже XX-XXI вв. произошли значительные изменения в геополитической расстановке сил в мировой экономике. Наряду с традиционно сильными национальными экономиками США, Германии, Японии заметно укрепились экономические позиции государств Евразийского региона. При этом, исследования динамики экономических показателей данного региона свидетельствуют, что большая часть объёмов грузооборота приходится именно на внешнеторговые направления между Европой и Азией [1].

Всё это определяет долгосрочные перспективы возрастающих грузопотоков в евразийском регионе и создает основу, необходимость и возможность формирования единого транспортного пространства, составными частями которого являются национальные транспортные системы. В этой связи представляется целесообразным анализ механизма интеграции национальных транспортных комплексов в региональную транспортную систему.

В условиях глобализации национальная транспортная система (НТС) способствует интеграции национальной экономики в систему международного разделения труда (МРТ) и мировое хозяйство в целом. Уровень этой интеграции определяется степенью развития НТС, возможностями и потребностями глобализации народного хозяйства.

Интеграция национальной транспортной системы в региональный комплекс при общей открытости национальной экономики должна осуществляться на правах действенного, эффективного ее участия в различных формах международной транспортной кооперации, включая глобальные логистические системы, мультимодальные перевозки, международные транспортные коридоры и транспортные хабы. Учитывая особую значимость данных форм в реализации интеграционных процессов транспортных систем, в регионе представляется значимым и целесообразным в рамках данного исследования проанализировать каждую из них.

1. *Глобальные логистические системы (ГЛС)* являются эффективным инструментом экономии дефицитных ресурсов экономики любой страны: финансовых, сырьевых, трудовых, энергетических и других. Их главная особенность состоит в целевой ориентации на наиболее полное удовлетворение совокупного спроса потребителей. В современных экономических условиях глобальные логистические системы позволяют найти наиболее оптимальные варианты и формы организации товарно-материальных потоков.

К ГЛС следует относить межгосударственные системы, формируемые на уровне нескольких государств (региональный уровень) и даже континентов. Процесс обеспечения функционирования глобальных логистических цепей является предметом и основным видом их деятельности.

При этом сама глобальная логистическая система решает задачи более эффективного распределения ресурсов внутри конкретного региона в целом и управления международным бизнесом.

В качестве инициатора процесса формирования ГЛС выступают транснациональные корпорации (ТНК), правительственные институты, предприятия и прочие структуры на территории двух и более стран с различной отраслевой и функциональной специализацией, что отражает процесс системной глобализации логистики [2].

Указанные обстоятельства позволяют выделить основные задачи глобальных логистических систем:

- устранение барьеров и различных ограничений в доступе хозяйствующих субъектов на рынки факторов производства;
- стимулировать и инфраструктурно обеспечивать работу ТНК, использующих в своей деятельности глобальные логистические каналы и цепи.

2. *Мультимодализм (мультимодальные перевозки)* – это инновационное и стратегически важное направление развития как внутреннего транспортного сообщения, так и мировой транспортной системы и международной торговли.

С началом интеграционных процессов национальных транспортных систем (НТС) посредством мультимодальных перевозок, перевозка грузов трансформировалась в единый управляемый транспортный процесс при сочетании различных видов транспорта.

Мультимодализм повысил экономическую эффективность транспортной цепи, используя комбинации различных транспортных режимов наиболее оптимальным образом. Причина успеха являлась следствием того, что перевозка рассматривалась не как серия отдельных перевозочных процессов, а как единое целое. В этом случае упрощается и документационное обеспечение транспортировки, так как нет необходимости оформлять каждую перевозку отдельным комплектом документов.

Главным плюсом такого способа доставки является максимальное использование преимуществ различных средств транспорта, а также предоставление оператором дополнительных полномочий, связанных с оформлением перевозочных документов, таких как грузовые накладные, экспедирование, прием, обработка, складирование и хранение грузов в течение всей перевозки.

Особенностью мультимодальных перевозок является то, что «смешанное сообщение учитывает, прежде всего, требования груза, а не вида транспорта, и обеспечивает интегративный транспортный процесс между отправителем и получателем».

Вместе с тем, активно развивая мультимодальные перевозки как инновационное направление транспортного процесса необходимо также решать проблему правового обеспечения этого вида транспортной деятельности. На сегодняшний день нет ни одного действующего международного законодательного акта, регулирующего мультимодальные перевозки.

3. *Международные транспортные коридоры (МТК)*. Согласно определению Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН): «Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а

также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

Вторая европейская конференция по проблемам развития транспорта, прошедшая на о. Крит в 1994 году заложила основы формирования МТК и утвердившая девять маршрутов основных панъевропейских коридоров. Позднее к уже существующим коридорам был добавлен десятый маршрут. Главной целью формирования сети международных транспортных коридоров была мотивация развития транспортной инфраструктуры в Европейском союзе.

В маршрутах МТК функционируют фактически все виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, морской и внутренний водный. Значительная часть перевозок оформляются как мультимодальные, то есть по одному единому договору перевозки за весь маршрут следования.

Наличие в стране международных транспортных и транзитных путей определяет её место в регионе, а зачастую и контроль над регионом.

4. *Транспортные хабы.* Возникновение в науке понятия «хаб» связано с пространственной моделью «хаб-энд-спок» (*hub&spoke*), получившей широкое распространение в авиационной отрасли США в конце 70-х годов прошлого века.

Неоднородность толкования и использования термина «хаб» объясняется во многом иностранным происхождением этого слова. Анализ теоретических подходов показал, что единство в определении данной категории у зарубежных исследователей также отсутствует.

Большинство зарубежных исследователей, таких как Т. Ноттебум, А. Баирд, Е. Гай, К. Фагерхолт, Р. Маккала понимают под хабом узловой портовый комплекс, в операционной деятельности которого преобладает операция трансшипмента контейнерных грузов.

Первые узловые порты-хабы стали формироваться в Юго-Восточной Азии в конце 1970-х – нач. 1980-х для соединения тех стран и регионов, которые не были связаны прямым океанским сервисом по направлению Запад – Восток, в том числе Европа – Азия. Сингапур, Гаосюн (Тайвань), Пусан (Южная Корея) и, в меньшей степени, Гонконг (специальный административный район КНР) стали первыми портами, в которых крупнейшими морскими линия массово стала использоваться операция трансшипмента контейнерных грузов.

Названные выше учёные отмечают, что для портов-хабов характерно:

- центровое местоположение в регионе при форме трансшипмента «хаб-энд-спок» либо расположение на основных маршрутах морских перевозчиков;
- превалирование в структуре грузооборота порта операций трансшипмента;
- ориентация на контейнерные грузы [3].

Т.Б. Фир дает такую трактовку термину «хаб» – это территория, используемая для трансшипмента и выполняющая роль торговых ворот для более крупного хинтерланда посредством соединения магистральных сервисов с различными фидерными сетями». Из данного определения мы видим, что в данном подходе выделяется роль хаба как территории, влияющего на региональное развитие, в отличии от порта, являющегося элементом транспортной системы.

Анализ происхождения сходного понятия «логистический хаб» проводился также исследователями Д.В. Сонгом и Х.С. Намом. Исходя из предмета своего исследования они предлагают следующее определение: «логистический хаб – это узловая точка трансшипмента или транзита груза (обеспечивает доставку груза по принципу от двери до двери), центральной

дистрибуционный центр (выполняет роль временного склада) и место создания добавленной стоимости; синонимичен понятию «контейнерный порт» [4].

Отечественный учёный А.Л. Кузнецов рассматривает хаб как транспортный узел на базе морского порта, который является технологическим соединением видов магистрального транспорта и местом хранения партии грузов до количества, экономически выгодного для перевозки на крупных транспортных средствах [5].

Профессор Е.Г. Ефимова полагает, что хаб должен удовлетворять следующим основным критериям:

1. Расположение в географически центральном (или доступном) месте в регионе, а также обязательное наличие хинтерланда для дополнительного привлечения грузов.
2. Наличие потенциальной возможности принимать более крупные суда по сравнению с остальными портами региона [6].

В результате проведённого анализа теоретических подходов мы видим, что большинство исследователей отмечают исключительно узловую природу порта-хаба, его специализацию на контейнерных грузах и возможность приёма более крупных транспортных судов по сравнению с другими портами региона. На наш взгляд, перечисленные характеристики являются ключевыми для определения порта-хаба.

Развитие мировой экономики и международных экономических отношений в начале XXI в. характеризуется новыми тенденциями, такими как:

- диверсификация и специализация производства, в том числе развитие интернационализации производства с участием многих стран;
- значительный рост внутриотраслевой торговли полуфабрикатами, компонентами, полупродуктами, ингредиентами;
- изменение топливно-энергетического баланса (переход на нефть и позже природный газ);
- трансформация товарной структуры международной торговли – сокращение доли добывающих и обрабатывающих отраслей, сельского хозяйства, но увеличение объёмов продукции электроники, химической, фармацевтической промышленности, нового машиностроения и др.;
- рост объёмов производства высоких технологий резкое с большим удельным весом добавленной стоимости, появляется в этих условиях необходимость обслуживания глобальных цепочек добавленной стоимости [7].

Все эти перемены явились следствием и необходимостью качественного развития транспортной системы, а именно:

- увеличению протяженности маршрутов и пропускной способности трубопроводного транспорта и автомобильных дорог почти в 2 раза. При этом наблюдается сокращение общего количества железных дорог в пределах 6 % с одновременным ростом почти в 15 раз электрифицированных путепроводов, в том числе на период до 2020 г. увеличивается строительство нефтяных трубопроводов в 5,4 раза и магистральных газопроводов более чем в 8 раз;
- формированию международных транспортных коридоров и транзитных путей для всех видов транспорта с созданием современных логистических центров

обработки грузопотоков с использованием новейших информационных технологий;

- развитию технических средств связи и инфраструктуры для увеличения провозной способности мировой транспортной системы;
- унификации нормативно-правовых документов технических средств транспортного комплекса;
- необходимости увеличения объема контейнерных перевозок и, так называемых тарно-штучных грузов в общем объеме перевозимых товаров (в середине XX в. данные грузы составляли уже более 30 % общего объема всех перевозимых в международной торговле товаров, при этом логистическое сопровождение этих грузов, упакованных в различные виды тары (ящики, коробки и т. д.), с различными физическими характеристиками стали существенно тормозить развитие мировой торговли, а в конечном итоге и мировое производство;
- формированию региональных интегрированных структур управления, координации взаимодействия с целью обеспечения эффективного и взаимовыгодного развития транспортных систем всех стран [8].

Кроме отмеченных выше тенденциях, анализ теории и практики мировой экономики свидетельствует об усилении с конца XX в. интеграционных процессов на различных уровнях: государственном, региональном, отраслевом, корпоративном. В этих условиях производственные процессы и обслуживающая их инфраструктура становятся все более взаимосвязанными и взаимодополняющими друг друга. Национальные экономики постепенно становятся в той или иной степени интегрированными в глобальную экономическую систему. Это свидетельствует о процессе развития глобализации вглубь, о формировании стабильной воспроизводственной системы, в которой одну из ключевых ролей играют транспортные системы стран.

При рассмотрении и анализе транспортной системы той или иной страны, считаем, что наиболее ярко её характеризует возможность интеграции с внешней средой.

Современное международное разделение труда (МРТ) невозможно без развития транспортных систем. Более того, практика показывает, что если транспортная система недостаточно развита, то мировая экономика распадается на совокупность региональных и национальных рынков. Большинство государств имеет долю транспорта общего назначения в ВВП от 5 до 11 %, а в занятости – от 4 до 9 %. Это означает, что производительность труда в транспортной отрасли выше средней по экономике от 13,5 до 34 %. При этом удельный вес транспорта общего назначения в ВВП снижается по мере увеличения национального дохода. Выше всего эта доля в развивающихся странах Латинской Америки, Африки и Азии. Очевидно, что в этих же странах возрастает и занятость отрасли транспорта. Фактически, мы видим, что доля транспорта в ВВП в экономически развитых странах ниже, тогда как в целом производительность труда на транспорте выше. Данная ситуация объясняется тем, что развитые страны активно формировали свои транспортные системы на протяжении очень длительного периода своей истории. Именно наличие внутренней транспортной сети позволяет активно развивать внешнюю торговлю, что хорошо видно из исторического развития Великобритании и других стран Европы. В условиях глобализации транспортная система (ТС), находясь на стыке национальной и мирохозяйственной сфер, основываясь на национальных особенностях, является важнейшим фактором интеграции национальной экономики в региональное экономическое пространство. Степень этой интеграции определяется, главным образом, уровнем развития национальной транспортной системы (НТС), возможностями и

потребностями глобализации народного хозяйства в целом. В этой связи считаем наряду с другими исследователи целесообразно рассматривать следующие варианты интеграции НТС в региональную транспортную систему (РТС):

- НТС адекватна региональной транспортной системе (РТС) – это равновесная модель, способная к совмещению и интеграции отдельных элементов её структур;
- НТС не адекватна РТС и в этом случае необходимо её «подтягивание», модернизация до уровня конкретного региона;
- НТС обслуживает ту или иную внешнеэкономическую модель народного хозяйства и соответственно находится на стадии реализации:
  - а) торгово-посреднической модели национальной экономики, когда предприятия напрямую или через посредников осуществляют международные торговые связи. При этом внешнеэкономические отношения строятся по единственному направлению воспроизводственного процесса – обмену и реализации товаров;
  - б) производственно-инвестиционной модели, согласно которой хозяйствующие субъекты и целые страны включаются в региональные цепочки добавления (создания) стоимости на основе участия в этих сетях (цепочках) в качестве одного из звеньев либо сами самостоятельно формируют производственные и бытовые региональные цепочки (сети) [1].

Производственно-инвестиционная модель представляет собой систему международных экономических связей, основанных на кооперации во всех (или основных) звеньях воспроизводственного процесса и выходящая за пределами национального рынка. Именно такую воспроизводственную модель и должна обслуживать транспортная система страны, стремящейся занять лидирующие позиции в экономике региона, не на условиях простого товарообмена, а производственно-инвестиционной, технологической и интеллектуальной основе.

В условиях современного развития МРТ международные цепочки добавленной стоимости постепенно удлиняются, трансформируются и диверсифицируются. Это приводит к тому, что доля транспортных расходов в себестоимости продукции повышается и, прежде всего, за счет международных перевозок. При этом наблюдается изменение самих функций и обслуживания транспортными системами новых процессов МРТ, выражающихся в многообразии применения транспортных средств (мультимодализм), в повышении качества и скорости обслуживания, формировании единого пакета сопроводительных документов, широте использовании логистических технологий в обеспечении контроля за транспортными средствами.

Следует особо отметить, что в современных условиях НТС РФ может стать стимулом, способствующим переходу к производственно-инвестиционной модели и интеграции на этой основе с мировым хозяйством. Для реализации этой задачи должна быть модернизирована НТС России, ее интернационализация посредством интеграции в региональную и мировую транспортные системы через систему институциональных структур и механизмов, присущих современному мировому интеграционному процессу.

Прежде чем проанализировать пути и механизмы интернационализации НТС, считаем целесообразным рассмотреть современные подходы к процессу интеграции. В литературе по вопросам международной экономической интеграции, как правило, выделяют три её уровня. Это уровень собственно международной экономической интеграции, означающей интеграцию национальных экономик. Следующий уровень – региональный, который приводит к

формированию крупных экономических образований (агломераций), в том числе и международных. И третий уровень – уровень предприятий как хозяйствующих субъектов, где интеграция представляет собой многоуровневый процесс системного преобразования, предполагающий качественные изменения в динамике экономического роста.

Развивая теоретические и практические формы международной интеграции микроуровня, присущие межотраслевому направлению, необходимо констатировать, что для транспортной интеграции характерны как формы, основанные на кооперации (рассмотрены выше), так и относительно новые ее отраслевые формы.

Под международной отраслевой интеграцией (*international industrial*) обычно понимается сотрудничество двух и более стран в определенной сфере деятельности (отрасли). Одновременно с этим отраслевая интеграция является принципиально новой формой организации производства, когда предприятия разных стран участвуют в одном и том же (либо в разных, но связанных между собой) производственном процессе на разных его этапах. В ходе развития международной кооперации производства (МКП) создаются транснациональные корпорации (ТНК), организующие производство в мировом масштабе.

Исследование процессов отраслевой интеграции приводит нас к выводу, что некоторые литературные источники указывают на её два вида: узкая и широкая. В узком смысле – это интеграция внутриотраслевая, а более широкая трактовка отраслевой интеграции включает в себя также межотраслевую интеграцию. По нашему мнению, в теоретическом плане эти различия являются условными, так как это определяется, прежде всего, неоднозначностью определения самого понятия «отрасль», поскольку единая для всего мира классификация отраслей отсутствует. В качестве таковой отрасли можно справедливо выделить и «транспорт».

Далее отметим, что ни по одной отрасли нельзя выстроить технологическую цепочку так, чтобы она не пересекалась с другими отраслями на многих технологических этапах в рамках производственного процесса. По этой причине неправомерно отнесение регионального сотрудничества в рамках отраслевой интеграции к внутриотраслевой интеграции. Многие иностранные автомобили собираются из узлов и деталей, которые были произведены в третьих странах. Возникает вопрос: можно ли это отнести к внутриотраслевой интеграции. Отчасти, да. Но с некоторыми оговорками. Если не учитывать, что для предприятий, производящих данные комплектующие, это может быть только побочной продукцией, наряду с которой они могут выпускать и другие товары, являющихся для них основной продукцией.

На практике производственная интеграция делится на два вида: вертикальную и горизонтальную. При вертикальной интеграции компания объединяет несколько звеньев производственного процесса. Вертикальная интеграция бывает нисходящей и восходящей. Путь к конечному потребителю – нисходящая интеграция, восходящая интеграция – путь к исходному сырью.

Вертикальная интеграция позволяет снизить издержки путем соединения последовательных производственных стадий. Кроме того, для предприятия с целью поддержания своей конкурентоспособности и бесперебойности производственного процесса может быть необходимым обеспечить надежные источники поставок ресурсов или каналы сбыта. Конкурентные преимущества вследствие вертикальной интеграции могут быть обеспечены за счет экономии от соединения и комбинирования (оптимизации) производственных процессов, повышения надежности обеспечения факторами производства. Более высокая надежность поставок комплектующих позволяет снижать их запасы, и, как следствие, экономить оборотные средства.



Похожий процесс можно наблюдать при замене морских перевозок Европа – Азия на сухопутные, когда сокращаются сроки доставки товара до места назначения и повышается надежность цепей поставок.

Важным является также экономия на управленческой деятельности при формировании единой управленческой структуры, не требующей долгих согласований.

Восходящая интеграция используется, когда идёт конкуренция за источники сырья требуется ограничить или не допустить к ним конкурентов.

Если используемое сырьё уникально, тогда предприятие побеждает своих конкурентов, назначая им высокую цену на ресурсы, либо сохраняя низкие цены на производимую продукцию [9].

Нисходящая интеграция создаёт свою собственную производственно-сбытовую цепочку (канал товародвижения) и, как правило, закрывает определенную рыночную нишу для конкурентов, выстраивая такую цепочку. Например, нефтяная компания начинает реализацию топлива на собственных автозаправках.

Под горизонтальной интеграцией понимается такой процесс, при котором ТНК расширяет номенклатуру производимых товаров за счёт привлечения партнёров из смежных сфер деятельности (отраслей и подотраслей). На практике это выражается в слиянии и поглощении фирм, производящих сходные или одинаковые продукты с последующим расширением ассортимента. После этого общими становятся сферы сбыта, маркетинга и даже бренд.

Данный тип интеграции иногда называют латеральной, т. е. поперечной или боковой интеграцией. Горизонтальная (латеральная) интеграция экономически выгодна, так как позволяет снижать затраты вследствие экономии от масштаба и снижения остроты конкурентного противостояния [10].

Также горизонтальный тип интеграции позволяет повышать комплексность (а следовательно, и эффективность) использования ресурсов. Но одновременно с этим, как уже было отмечено выше, она вследствие снижения степени конкурентной борьбы повышает вероятность установления монополизма. Именно по этой причине международная отраслевая интеграция во всех ее формах находится под строгим национальным государственным и международным контролем. Во многих экономически развитых странах выработаны критерии, при нарушении которых международная отраслевая интеграция не допускается.

Таким образом, процесс горизонтальной международной отраслевой интеграции на практике фактически невозможен без вмешательства в него соответствующих государственных и международных организаций. Именно они регулируют и контролируют этот процесс [11].

Очевидно, что в результате интернационализации национальные транспортные системы стран обслуживают как свои собственные экономические потребности, так и международное разделение труда в зависимости от степени интегрированности в региональную и глобальную экономику. При этом территориальная обособленность различных видов общественного труда затрудняет экономические отношения, которые складываются в процессе обмена. Развитие этих отношений и преодоление возникающих барьеров происходит в глобальной экономике при посредничестве функционирования транспортной системы. Другими словами, транспортная система создает возможность соединять обособленные производства и выстраивать отношения обмена на регулярной основе, развивать мировое интернационализированное производство с его глобальными цепочками добавления стоимости продукта в глобальную воспроизводственную систему в целом.

Включаясь в систему МРТ, государства-участники осуществляют формальную или реальную интернационализацию своего производства. Соответственно и интеграция в мировую хозяйственную систему носит формальный или реальный характер. Конечно, формальный и реальный процесс не являются постоянными, так как формальный процесс интеграции при появлении определенных условий переходит в реальный процесс интеграции. Но этого может и не произойти – страна может принимать участие в системе МРТ на правах аутсайдера, которого используют в этой системе как второстепенного субъекта, и реальной интеграции не происходит, так как конкретное государство не получает всех тех эффектов и выгод от глобализации, довольствуясь своими узконациональными, конъюнктурными и утилитарными интересами и предпочтениями.

Транспортная система, являясь инфраструктурной отраслью, может обслуживать процессы как формальной, так и реальной интеграции и интернационализации. Однако её самостоятельная развивающая и стимулирующая роль в национальной экономике состоит в преодолении противоречий между необходимостью эффективного развития национальной экономики в рамках современного международного разделения труда и ограниченными возможностями, которыми располагает страна для этой цели.

Современная транспортно-коммуникационная революция послужила основой для формирования единой глобальной экономики. Как справедливо отмечал в своей работе экономист И.И. Дюмулен, «глобальный производственный процесс возможен только в том случае, если ему содействует адекватная система обмена услугами, обеспечивающая это производство, включая эффективный и дешевый транспорт, правовую и административную систему. Транспортно-коммуникационная революция приводит к появлению транснациональных структур, выполняющих хозяйственные функции прежде всего в информационной сфере, а также располагающих компетенциями регулирования» [12].

В результате транспортно-коммуникационной революции мировая экономика получила разветвлённую сеть транспортных коммуникаций и сопутствующих им инфраструктурных сооружений. Эти объекты (дороги, порты, железнодорожные станции и др.) необходимо поддерживать в рабочем состоянии и постоянно совершенствовать и модернизировать в техническом и технологическом отношении. Это недвижимое имущество отчасти уже вышло из юрисдикции национальных государств (например, морской транспорт) или находится в процессе такого выхода. К последнему типу относится железнодорожный транспорт, в котором начинают действовать единые трансграничные управленческие структуры.

Интеграция национальных транспортных систем в региональное транспортное пространство требует проведения оценки экономических эффектов от осуществления этого процесса, которой можно добиться с использованием экономико-математических моделей. Использование оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели (ОМММ) для проведения расчетов оценки народно-хозяйственных эффектов на совокупный валовой продукт стран-участниц регионального интеграционного объединения в долгосрочной перспективе позволит наглядно показать важность и необходимость интеграции национальных транспортных систем в единое региональное транспортное пространство.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Нехорошков В.П. Интернационализация транспортного комплекса как фактор интеграции России в мировую экономику. Дисс. д.э.н. М: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2015. 459 с.
2. Аникин Б.А. Логистика: учебник. М.: ИНФРА-М, 2005. С. 343.
3. Notteboom T. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via Cape route vs. the Suez route / Journal of Transport Geography, 2012 No. 22.
4. Nam H.-S., Song D.W. Maritime Logistics Hub in Concept and Practice. 12thWCTR, July 11-15, 2010 – Lisbon, Portugal.
5. Кузнецов, А.Л. Транспортный узел: к вопросу об организации деятельности / А.Л. Кузнецов, А.В. Кириченко, Я.Я. Эглит // Транспорт Российской Федерации, 2013. № 1 (44).
6. Ефимова Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е.Г. Ефимова // М.: АНК ИЛ, 2007. 351 с.
7. Комов М.С. Исследование сущности внешнеэкономической деятельности и её роли в развитии национальной экономики // Экономика и предпринимательство. 2017. № 8-2 (85-2). С. 706-710.
8. Гапочка А.А. Международные морские порты-хабы как фактор развития регионов Балтийского моря. Дис. канд. Экон. Наук. / Гапочка А.А.; С.-Петербург. Гос. Ун-т. – СПб, 2017 – 177 с.
9. Прокофьева, Т.А. Логистика транспортно-распределительных систем: Региональный аспект / Т.А. Прокофьева, О.М. Лопаткин. – М.: РКонсульт, 2003. – С. 11-13.
10. Смыков, В.В. Новые тенденции в развитии корпораций [Электронный ресурс] // Проблемы современной экономики. – 2003. – № 3/4 (7/8). – Режим доступа <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=319>.
11. Комов М.С. Противоречия, проблемы и предпосылки региональной экономической интеграции // Сегодня и завтра Российской экономики. 2017. № 83-84. С. 83-90.
12. Дюмулен, И.И. Международная торговля услугами / И.И. Дюмулен. – М.: Экономика, 2003. – 320 с.

**Komov Mikhail Sergeyeovich**

Moscow state university of railway engineering (MIIT), Moscow, Russia  
E-mail: komovms@mail.ru

## **Integration of national transport complexes into the regional transport system: analysis of forms and mechanisms**

**Abstract.** The article describes the theoretical and methodological basis of the integration of national transport systems in the regional transport system. Such forms of integration as the hub, global logistics systems, multimodal transport and international transport corridors are analyzed in detail. The approaches of various researchers to the concept of "hub" are revealed, the criteria and conditions to which it must satisfy are presented. The main trends in the modern world economy, which served as the basis for the provision on the need for quality development of the transport system, are revealed. The author presents and analyzes the options (models) of integration of national transport systems into the regional transport system. This is a trade and intermediary model, production and investment model. The role and place of Russia in the regional integration processes is especially noted. The paper concludes that transport integration is characterized by both forms based on cooperation and its relatively new sectoral forms. Such types of integration as horizontal and vertical are considered, in the latter, in turn, the ascending and descending are distinguished. The article notes that the transport system, as an infrastructure industry, can serve the processes of both formal and real integration and internationalization. However, its self-developing and stimulating role in the national economy is to overcome the contradictions between the need for effective development of the national economy within the framework of the modern international division of labour and the limited opportunities available to the country for this purpose. To assess the economic effects of the implementation of the process of integration of national transport systems in the work proposed to use an optimized inter-regional model.

**Keywords:** national transport system; hub; global logistics systems; multimodal transport; international transport corridors; horizontal and vertical integration; regional transport system