

## **Евразийская экономическая интеграция: назревшие вызовы и возможные перспективы**

*Выступление директора по проектам Научного центра евразийской интеграции С.П.Ткачука на международном научном симпозиуме «Молодежь СНГ: вектор на интеграцию», организованном Межрегиональным институтом экономики и права при МПА ЕврАзЭС.*

### **Внутренний контур**

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) – молодое интеграционное объединение, призванное помочь его странам-участницам реализовать свой экономический потенциал и потенциал хозяйственных связей внутри региона, создать условия для повышения глобальной конкурентоспособности. Единый рынок товаров, услуг, капитала и труда является сердцевиной интеграционного проекта.

Концепция разноскоростной и разноуровневой интеграции позволила в сжатые сроки сформировать единую таможенную территорию с едиными правилами игры и прозрачными перспективами развития. Унифицированы таможенный контроль, ведущийся на основании Таможенного кодекса прямого действия, санитарный, ветеринарный, фитосанитарный, некоторые функции транспортного контроля, система технического регулирования.

Образование Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана ознаменовало создание общего рынка в 180 млн. человек и совокупным ВВП 2,2 трлн.долл. с классическими эффектами увеличения масштаба и разнообразия, что способствует повышению эффективности и росту экономического потенциала государств-членов. Речь идет о возможностях повышения в среднесрочной перспективе темпов экономического роста в 1,5–2 раза за счет восстановления кооперационных связей и общего экономического пространства.

Данные статистики внешней и взаимной торговли уже за первый год существования единой таможенной территории подтвердили неоспоримую

выгоду снятия пограничных барьеров и превзошли прогнозы и скепсис противников. Так, общий товарооборот Беларуси, России и Казахстана в 2011 г. вырос более чем на треть по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. Произошел взрывной рост взаимной торговли внутри Таможенного союза, особенно на приграничных территориях (более чем на 40 процентов). В результате снятия пограничных барьеров более всех выиграли товарные группы, наиболее чувствительные к простоям на границе (аграрная, пищевая продукция).

Однако, первые обнадеживающие эффекты, соответствующие ожиданиям участников ВЭД, в последующие годы стали сокращаться. Так, объем взаимной торговли за январь-декабрь 2014 г. составил 57 млрд. долл., или 89% к уровню соответствующего периода 2013 г. (в т.ч., между Казахстаном и Россией – 79%)<sup>1</sup>. Объем взаимной торговли за 1 кв. 2015 г. составил всего 74% к аналогичному периоду прошлого года. Причины наметившегося сокращения взаимного товарообмена: исчерпание первого психологического эффекта снятия границы, пассивность органов управления интеграцией в стимулировании взаимного товарооборота (об этом факторе ниже еще будет сказано), сохраняющиеся существенные нетарифные ограничения, а также в отсутствии реальной координации макроэкономических политик (падение тех или иных м/э показателей у одной стороны тут же симметрично отзывается в другой).

*Оценка распределения объема экспорта во взаимной торговле по государствам-членам ЕАЭС свидетельствует, что только Беларуси удалось увеличить долю экспорта во взаимной торговле, в то время как доли Казахстана и России по аналогичному показателю сократились. Внутри союза сохраняются диспропорции в распределении экспортных потоков: экспорт из РБ и РК в основном ориентирован на Россию, а внешнеторговое взаимодействие РК и РБ слабо развито, при этом экспорт из РК в РБ последовательно сокращается; экспорт Армении также в основном*

---

<sup>1</sup> По данным Департамента статистики Евразийской экономической комиссии.

ориентирован на РФ<sup>2</sup>.

*Экспорт Кыргызской Республики намного более диверсифицирован, поскольку ориентирован одновременно и на Россию и на Казахстан, а в 2012-2013 гг. доля экспорта в РК впервые превысила долю экспорта в Россию (почти в 2 раза). Это свидетельствует о достаточно тесном товарообмене Кыргызстана как с РК, так и с Россией и создает предпосылки для эффективной внешнеторговой интеграции.*

*Взаимодействие Армении и Кыргызстана друг с другом на евразийском пространстве минимально. В 2013 г. экспорт Армении в Кыргызстан не превышал 1 млн.долл., хотя это в 4 раза больше, чем в 2012 г., и в целом отмечается устойчивая тенденция к росту экспорта РА в Кыргызстан.*

Дальнейший рост взаимной торговли<sup>3</sup> обуславливается инвестициями в развитие кооперации и выработкой оптимального сочетания конкурентных преимуществ отраслей промышленности. Последнее требует проведения согласованных/скоординированных (как минимум) отраслевых политик и стратегий развития. Кроме того, эффективность работы ЕАЭС формируется не только за счет прямых эффектов, связанных с расширением кооперационных связей. Не менее важное значение имеет постепенная гармонизация технологической базы, формирование единых требований к эффективности производства. Следует также учитывать дополнительные эффекты, связанные с перераспределением доходов в рамках кооперационных связей, перетоком финансовых ресурсов.

За счет чего, таким образом, ЕАЭС обретает подлинную конкурентоспособность и эффективность?:

1. за счет расширения кооперационных связей и рынка взаимного

---

<sup>2</sup> А.Мигранян. Агрегированная модель оценки конкурентного потенциала стран ЕАЭС. – Евразийская экономическая интеграция. - №4 (29), ноябрь 2015 г.

<sup>3</sup> Торговый канал в ЕАЭС при правильной постановке задачи обладает значительным потенциалом роста: доля взаимной торговли в общем внешнеторговом обороте в среднем вдвое ниже, чем в ЕС. Важно и то, что взаимная торговля более диверсифицирована, чем торговля с третьими странами: на долю товаров топливно-энергетического комплекса приходится 30,7% (машины и оборудование – 18,7%, продовольственные товары – 14,3%), а в торговле с третьими странами – 73,3%.

товарообмена продукции обрабатывающих отраслей промышленности и продукции сельского хозяйства, которая по своим конкурентным возможностям не может быть реализована на рынке других стран. Это относится, прежде всего, к машиностроительной продукции, продукции сельского хозяйства и пищевой промышленности;

2. за счет достижения максимально глубокого уровня интеграции, предполагающего наряду с поддержанием отношений свободной торговли введение общей системы согласования и реализации целей экономической политики, обеспечивающих наиболее полное использование потенциала развития интегрируемых стран.

В первом приближении для этого нужно выполнить следующие прикладные задачи, не откладывая их на отдаленную перспективу:

1. завершить формирование единого рынка товаров и услуг, устранив имеющиеся изъятия;

*Дальнейшее развитие евразийской интеграции зависит от того, насколько успешной будет реальная «интеграция снизу» - рост взаимной торговли, трансграничных инвестиций, цивилизованной трудовой миграции. Для этого необходимо принятие единых «правил игры» в экономике ЕАЭС. Конечной целью на перспективу до 2025 г. должно стать доведение охвата общего рынка максимально приближенного к 100%<sup>4</sup>.*

*Так, например, стороны договорились о создании до 1 января 2016 г. единого рынка фармацевтических и лекарственных средств.*

*Начинается подготовка к созданию общего электроэнергетического рынка (начало функционирования отнесено на 2019 г.).*

*Прорабатывается вопрос создания к 2022 г. финансового мегарегулятора ЕАЭС – наднационального финансового института, ответственного за формирование единых правил работы на финансовых рынках союза, соответствующие регулирование и надзор.*

---

<sup>4</sup> Е.Винокуров, Т.Цукарев. – Экономика ЕАЭС: повестка дня. – Евразийская экономическая интеграция. - №4 (29), ноябрь 2015 г.

*К 2025 г., по планам, должен возникнуть единый рынок нефти, газа и нефтепродуктов (отдаленность срока продиктована чувствительностью этого сектора для национальных бюджетов).*

2. максимально ликвидировать и/или унифицировать нетарифные барьеры внутри союза;

*Нетарифные барьеры существенно обременяют взаимные потоки товаров и услуг между странами ЕАЭС, снижая эффективность общего рынка, что в особенности препятствует развитию и кооперации технологических отраслей.*

*ЦИИ ЕАБР было проведено масштабное исследование влияния НТБ на взаимную торговлю, в котором по итогам опроса промышленников РБ, РК и РФ подсчитано, что НТБ забирают 15-30% стоимости экспорта: т.е., в каждом долларе экспорта между государствами ЕАЭС все еще «защито» 15-30 центов издержек, связанных с барьерами.*

3. эффективно координировать м/э политику, включая валютно-финансовые вопросы, тем самым не допуская «расползания» союза.

*Данный механизм предусматривает обеспечение макроэкономической стабильности, формирование единых принципов функционирования экономики, согласование параметров основных показателей в целях повышения устойчивости и углубления интеграции экономик участников. Задача критической важности для будущего ЕАЭС – добиться полноценной координации м/э политики как в монетарной сфере, так и в фискальной. Близкие и очень умеренные темпы инфляции, сближающаяся цена финансовых ресурсов и их взаимная доступность, стабильные и устойчивые темпы роста, устойчивость долга, сбалансированность внешней торговли и в налогово-бюджетной сфере – все это лишь предстоит реализовать в рамках ЕАЭС. В базовые Договор о ЕАЭС заложены три условия, которые должны соблюдаться:*

*годовой дефицит консолидированного бюджета сектора государственного управления не должен быть выше 3% ВВП;*

*долг сектора государственного управления не должен быть выше 50% ВВП;*

*уровень инфляции (ИПЦ декабрь к декабрю) не должен превышать более чем на 5 п.п. уровень инфляции государства-члена, имеющего наименьший рост цен<sup>5</sup>.*

В контексте координации м\э повесток государств основной среднесрочной целью валютно-финансовой координации является достижение менее волатильной динамики взаимных валютных курсов внутри ЕАЭС. Иными словами (экспертов ЦИИ ЕАБР), исключить их «разбегание», представляющее угрозу для стабильности ЕЭП.

*Сегодня все страны союза обладают слабыми неустойчивыми валютами, имеющими только внутреннюю конвертируемость, привязаны к доллару США или бивалютной корзине, как Россия. Циклы валютных колебаний длятся около 1,5-2 лет, причем скорость изменений очень высока: в среднем достигает 15-20 п.п. за год, а максимум наблюдался в России в 2014 г. – 72% (с риском повторения падения еще с большей амплитудой), что отразилось не только на состоянии российской экономики, но и на экономиках партнеров по ЕАЭС, мгновенно лишив их продукцию конкурентоспособности по ценовому фактору<sup>6</sup>.*

Схождение с этого «скользкого пути» нестабильности и неопределенности с высокими рисками в условиях работы ЕАЭС с импортозависимыми экономиками сопряжено с последовательной и четкой координацией политик в валютно-финансовой сфере. Это позволит снизить издержки взаимной торговли, увеличить ее объем, а также откроет надежные каналы взаимных долгосрочных инвестиций.

---

<sup>5</sup> Нахождение показателей в границах, определенных Договором, предполагает, что экономический рост и набор инструментов м\э политики, используемых Стороной, не нарушает функционирования ЕАЭС. Контроль за соблюдением этих базовых параметров должен осуществляться специальной мониторинговой миссией ЕЭК, но экономическая практика показывает, что это инструмент надзора наднациональным органом пока не освоен.

<sup>6</sup> А.Мигранян. Агрегированная модель оценки конкурентного потенциала стран ЕАЭС. – Евразийская экономическая интеграция. - №4 (29), ноябрь 2015 г.

При этом выгоды от валютно-финансовой координации, которая является оправданным и закономерным шагом на пути развития и укрепления ЕАЭС, очевидны. Формирование единых правил валютного регулирования и платежно-расчетных операций, скоординированной монетарной и фискальной политик дает следующие преимущества:

1. интенсификация взаимной торговли за счет снижения транзакционных издержек и волатильности валютных курсов;

2. благотворное влияние на развитие общего финансового инвестиционных потоков; снижаются издержки и риски взаимных инвестиций, способствуя их росту;

3. уменьшение цены заимствования за счет стабилизации инфляции и процентных ставок, что особенно важно для экономик малых стран ЕАЭС.

Нужно ли при этом, на обозримом временном отрезке, вводить единую валюту? Представляется, что этот шаг пока (в том числе, в силу перечисленного) преждевременен. Предложенный Президентом России в качестве долгосрочного ориентира переход к единой валюте требует создания единой системы управления государственным долгом стран ЕАЭС, что предполагает согласование основных характеристик их бюджетной политики. Это связано с тем, что обеспечением ведущих мировых валют являются долговые обязательства эмитирующих их государств. Пример ЕС показывает, что без единой системы управления эмиссией и обращением этих обязательств долговая политика отдельных государств может поставить под угрозу финансовую устойчивость всего интеграционного объединения. Вместе с тем, доминирующая роль российской экономики в ЕАЭС предопределяет центральное положение рубля на едином финансовом рынке. Он мог бы выполнять функции единой расчетной и резервной валюты при выполнении ряда условий.

В целом сегодняшнее экономическое развитие ЕАЭС идет по консервативному сценарию<sup>7</sup>. В сценарии же «Продленный статус-кво», риск сползания к которому намечается в результате рассогласованности при снятии межгосударственных противоречий и плохой координации между собой национальных институтов регулирования, национальные экономики действуют независимо; экономическое развитие основывается на «традиционных» источниках, обеспечивающих невысокие равновесные темпы экономического роста. В свежем Докладе ЕЭК «Об интеграционных мерах по повышению устойчивости экономик государств-членов ЕАЭС» также отсутствуют гарантии неухудшения базовых макроэкономических условий функционирования национальных экономик и устойчивости интеграционного объединения. Базовые м/э условия в силу определяющего «температуру по больнице» неудовлетворительного состояния российской экономики активно стимулируют центробежные тенденции в интеграционном объединении и, как результат, риски использования протекционистских инструментов, в том числе изъятий, ограничений и барьеров между государствами-членами. Если еще конкретнее: предельная искаженность и неадекватность реальности финансово-экономической политика (*жесткая денежно-кредитная политика, ограниченность инструментов регулирования, потворство спекулятивным акциям на рынке, неизбывность прогнозов по инфляции и вывозу капитала*), привела к серьезной смысловой девальвации интеграционной политики, отбрасывая процесс строительства ЕАЭС, как минимум, на одну ступень назад. Казахстанской Стороной, к примеру, уже предложено ввести меры защиты от импорта из России, а Белоруссией было высказано пожелание оформлять контракты во взаимной торговле в свободно конвертируемой валюте. Подобные предложения прямо противоречат режиму достигнутых сторонами на этапе появления единой таможенной территории договоренностей. Ссылки же ЕЭК на общемировую тенденцию роста протекционизма на фоне

---

<sup>7</sup> Рассчитан Евразийской экономической комиссией в Долгосрочном прогнозе ЕАЭС до 2030 г.



негативной конъюнктуры<sup>8</sup> лишь камуфлируют серьезные недочеты ЕЭК, тенденций к исправлению которых пока, к сожалению, не прослеживается.

Наметившаяся стагнация евразийского интеграционного процесса, если детально анализировать документы его определяющие, во многом не является неожиданностью. Причина тому – все еще сохраняющаяся инертность в сближении позиций по практическим вопросам, а также отсутствие внятных ориентиров и опор роста. В качестве основных первоочередных антикризисных кратко- и среднесрочных мер, направленных на преодоление сложившейся негативной экономической ситуации ЕЭК заявляет:

*достижение ценовой стабильности;*

*активизацию использования национальных валют во взаимных расчетах;*

*поддержание сбалансированности бюджетной системы;*

*повышение устойчивости банковской системы.*

Финансовая стабильность объединения за счет устойчивых национальных сегментов, безусловно, является императивом, однако отсутствие должного упоминания совместных промышленных приоритетов государств объединения является ощутимым пробелом.

По касательной в документах ЕАЭС<sup>9</sup> среди условий для устойчивого развития и восстановления экономического роста упоминается «поддержание деловой активности», «диверсификация экономики, в том числе с учетом реализации интеграционного потенциала ЕАЭС» и даже отвергаемое практикой – российской и общесоюзной - «расширение источников финансовых средств и повышение доступности кредитных ресурсов».

Для направления процесса евразийской интеграции на решение целей экономического развития необходима разработка и принятие Единой

---

<sup>8</sup> Это следует из упомянутого Доклада «Об интеграционных мерах по повышению устойчивости экономик государств-членов ЕАЭС».

<sup>9</sup> Доклад Комиссии «Об итогах и перспективах социально-экономического развития государств-членов ЕАЭС и мерах, предпринимаемых государствами-членами ЕАЭС в области макроэкономической политики» упоминается

стратегии торгово-экономической политики ЕЭП, а также базовых документов прямого действия: стратегий единой промышленной и сельскохозяйственной политики, а также планов их реализации. Это предполагает более интенсивную гармонизацию национальных и союзных политик развития: промышленной, сельскохозяйственной, научно-технической, энергетической, транспортной и др. В дальнейшем необходимо создание системы стратегического планирования развития ЕАЭС, включающей долгосрочные прогнозы, среднесрочные концепции и стратегии торговой, промышленной, сельскохозяйственной, научно-технической политики, основные направления социально-экономической, денежно-кредитной и налоговой политики, а также межгосударственные программы и планы мероприятий по их реализации. Следует как можно скорее разработать и утвердить стратегический план развития ЕАЭС и программы его реализации на десятилетие вперед.

Согласно ст.5 договора о ЕАЭС, государства-члены осуществляют скоординированную или согласованную политику... Терминологией договора о ЕАЭС также предусмотрен термин «единая политика», но ее проведение, как и стремление к ее проведению, в ряде сфер не зафиксированы. Приложение №27 к договору о ЕАЭС не содержит положений о проведении **даже скоординированной промышленной политики** в рамках ЕАЭС. Речь идет только о сотрудничестве. Вместе с тем, торговая политика, в частности сфера таможенно-тарифного регулирования напрямую связана с промышленной политикой и, в значительной мере, является производной от нее.

Принятые в странах-участницах ЕАЭС программы развития промышленности обуславливают соответствующие решения по регулированию доступа импортных товаров на внутренний рынок ЕАЭС, позицию государственных органов в этой области при согласовании проектов решений ЕЭК. При этом планы промышленного развития государств-партнеров по ЕАЭС не учитываются надлежащим образом, так

как не согласованы и не взаимоувязаны на наднациональном уровне. До сих пор не принята **работоспособная Концепция согласованной промышленной политики.**

Для повышения эффективности наднациональных органов регулирования в этой сфере должна быть разработана и принята Концепция промышленной политики ЕАЭС, удовлетворяющая следующим требованиям:

- соответствие и направленность на достижение основных целей формирования ЕАЭС;
- интегративность, т.е. соответствие основным положениям утвержденных на национальном уровне программ развития;
- внутреннее единство, т.е. отсутствие противоречащих друг другу положений;
- соответствие наднациональному уровню регулирования, что предопределяет концептуальное формулирование долгосрочных целей промышленной политики и способов их достижения.

В Концепции согласованной промышленной политики ЕАЭС должны найти отражение задачи повышения конкурентоспособности национальной промышленности Сторон, ее модернизация, развитие инноваций, служащее целям повышения ВВП, достижения прогрессивных изменений в его структуре, увеличение доли в нем высокотехнологичной, развитие технологической кооперации стран ЕАЭС. Для этого, прежде всего, должны быть четко сформулированы цели согласованной промышленной политики, учитывающие текущий уровень развития ключевых отраслей промышленности стран ЕАЭС.

Важным аспектом промышленной политики в Евразийском союзе является выбор ее приоритетов. При их анализе и синтезе необходимо исходить из того, что цели перевода экономик государств-участников ЕАЭС на инновационный путь развития и подъема инвестиционной активности должны и могут быть достигнуты в течение 5-10 лет. А задачи модернизации

экономики с достижением мирового уровня конкурентоспособности и технологического развития могут быть реализованы поэтапно в течение 15-20 лет, с получением первых значимых результатов технологической модернизации уже через 3-5 лет<sup>10</sup>.

*Расчеты по интегрированной модели межотраслевого баланса трех государств-основателей ЕАЭС<sup>11</sup> показывают, что основная часть интеграционного эффекта, оцениваемого до 2030 года в 750 млрд. долл., приходится на реализацию упомянутой выше общей стратегии развития (создание общего рынка товаров, предусмотренное соглашениями, принятыми в рамках Таможенного союза, дает лишь треть совокупного интеграционного эффекта).*

**Табл. 1.** Интеграционный эффект от создания ЕЭП

	Динамика ВВП (2011 г.=1,0)			ВВП (млрд. долл. США) 2011 г.		
	2015	2020	2030	2015	2020	2030
<b>Отсутствие ЕЭП</b>						
Россия	1.25	1.60	2.47	2380.3	3809.0	9411.1
Беларусь	1.18	1.37	1.77	65.3	89.4	157.9
Казахстан	1.19	1.51	2.36	224.0	338.5	797.6
<b>Создание ЕЭП</b>						
Россия	1.27	1.62	2.53	2411	3905	9890
Беларусь	1.23	1.44	3.23	67.8	97.4	314.3
Казахстан	1.22	1.53	2.63	229.5	350.8	921.1
<b>ИТОГО</b>				<b>38.65</b>	<b>116.76</b>	<b>758.96</b>

Источник: расчеты ИНП РАН

*Как показывают приведенные расчеты, наиболее значимыми интеграционные процессы являются для экономики Беларуси, чей ВВП к 2030 году оказывается в 3,2 раза выше уровня 2011 года, по сравнению с ростом в 1,7 раза в сценарии отсутствия интеграции. Суммарный выигрыш Казахстана от создания ЕЭП оценивается в период 2011-2030 гг. свыше,*

<sup>10</sup> Согласно основным направлениям промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС (разработаны в соответствии со ст.92 «Промышленная политика и сотрудничество» Договора о ЕАЭС) горизонт планирования этого документа ограничивается 5 годами.

<sup>11</sup> Расчеты проводились Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН в 2011 г. до подписания Договора о Евразийском экономическом союзе, к которому, помимо Белоруссии, Казахстана и России, присоединились Армения и Киргизия.

*чем в 120 млрд. долл. в ценах 2011 года, Россия к 2030 году обеспечивает дополнительный прирост ВВП чуть менее 500 млрд. долл. в ценах 2011 года.*

Основываясь на имеющихся национальных конкурентных преимуществах государства-члены ЕАЭС развивают следующие отрасли экономики.

В Республике Беларусь в качестве одного из направлений реализации поставленной цели осуществляется структурная перестройка промышленности в соответствии с **Программой развития промышленного комплекса Республики Беларусь на период до 2020 года**, согласно которой отраслевые структурные преобразования направлены на:

- создание высокотехнологичных производств в области высокоточного машиностроения, микроэлектроники, приборостроения, телекоммуникаций, измерительного и медицинского оборудования, светодиодной техники и другое;

- создание основы биотехнологического сектора промышленности, развитие существующих производств в фармацевтике и микробиологии;

- увеличение доли организаций, осуществляющих глубокую переработку местных сырьевых ресурсов (древесины, сельскохозяйственной продукции, торфа, железной руды, силвинита и иных).

В Республике Казахстан экономическая модернизация в целях обеспечения устойчивого экономического роста реализуются через **Государственную программу по форсированному индустриально-инновационному развитию, в рамках которой утверждена Концепция индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2015 – 2019 годы**, направленная на развитие следующих приоритетных секторов:

- черная металлургия;
- цветная металлургия;
- нефтепереработка;
- нефте- газохимия/

В Российской Федерации в целях реализации активной промышленной политики и увеличения конкурентных преимуществ российской продукции разработаны и утверждены приоритетные государственные программы, в том числе **государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»**, а также ряд программ развития высокотехнологичных секторов экономики (авиастроения, судостроения, электронной и радиоэлектронной промышленности, космического комплекса, медицинской и фармацевтической промышленности).

Направления развития государств – членов ЕАЭС соответствуют общим глобальным тенденциям развития и включают приоритетные для мировой экономики отрасли.

**Для выбора отраслей экономики, направленных на реализацию интеграционного потенциала ЕАЭС составлена матрица из приоритетных отраслей национальных экономик, из которых выбраны следующие:**

- *представляют интерес хотя бы для двух стран;*
- *страны имеют существенные конкурентные преимущества для их развития;*
- *являются приоритетными для мировой экономики (то есть, составляют задел, позволяющий, объединив усилия в рамках союзной корпорации или совместного предприятия, производить продукцию, представляющую интерес на мировых рынках.*

**На основе составленной матрицы выявлены отрасли или производства, имеющие наибольший интеграционный потенциал:**

- Нефтепереработка;
- Черная металлургия и металлургическое производство;
- Биотехнологии;
- Нанотехнологии;
- Производство редкоземельных металлов;
- Химическая и нефтехимическая промышленность;
- Фармацевтика;

Тяжелое машиностроение;  
Производство с-х техники;  
Станкостроение;  
Производство машин и оборудования для энергетического комплекса;  
Производство легковых автомобилей;  
Авиационная промышленность;  
Космические технологии.

Евразийская экономическая интеграция находится на важном рубеже: достигнут этап единого экономического пространства, на формирование которого у Европейского союза в свое время ушло более 40 лет. Однако развернутая против России агрессия несет угрозы евразийской интеграции, парирование которых требует укрепления институтов ЕАЭС. Происходящее четвертый год подряд падение темпов прироста взаимной торговли на фоне двадцатикратного роста бюрократических издержек<sup>12</sup> свидетельствует об исчерпании эффекта начального этапа интеграции. Интеграционный процесс замедлился, многократно увеличилось время на подготовку решений наднационального органа. Нарушены концепция и планы по созданию необходимой для эффективного управления ЕАЭС Интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли (ИИСВВТ), на которую из российского бюджета выделено более миллиарда рублей.

Принятые ЕЭК «Основные направления развития», а также другие документы, призванные определить облик объединения, носят рамочный, декларативный характер, не содержат конкретных стратегических целей и инструментов развития Союза. Для их содержательного наполнения **целесообразно разработать Стратегию развития ЕАЭС до 2030 года**, предусматривающую формирование полноценного экономического союза, включающего общий рынок, единую резервную валюту, приоритетные направления, прогнозы и программы развития на основе сочетания конкурентных преимуществ государств-членов. Реализация такой стратегии, согласно проведенным исследованиям создания единого экономического пространства, позволяет утроить эффект.

---

<sup>12</sup> Расходы на принятие 1 решения в 2014 г. по сравнению с 2011 г. увеличились в 15,9 раза, в том числе для РФ в 24,6 раз, с 710 тыс.руб., до 24,6 млн.руб.

Согласно логике развития интеграции, в институциональной плоскости основные направления перехода от ЕЭП к ЕАЭС включают передачу ЕЭК полномочий по инициированию и принятию решений, а также создание союзных институтов регулирования экономики в рамках переданных на наднациональный уровень функций. Эти функции должны быть обеспечены соответствующими действенными механизмами контроля, прозрачностью процессов управления и ответственностью за результаты.

Новый этап интеграционного процесса должен включать передачу на наднациональный уровень ряда полномочий, связанных с исполнением уже делегированных ЕЭК функций государственного управления. Речь идет о создании объединенных министерств торговли, экономики, финансов, промышленности, сельского хозяйства, транспорта, энергетики, органов таможенного, санитарно-ветеринарного, антимонопольного, технического, миграционного регулирования. В организацию деятельности наднационального органа следует внедрить программно-целевой подход, восстановив межгосударственные программы с их финансированием из бюджета ЕЭК. Последний можно будет привязать к ввозным таможенным пошлинам, что устранил существующий сегодня позиционный конфликт между национальными органами Сторон, скрывающими первичную информацию друг от друга. Тем самым будет обеспечена прозрачность исполнения законодательства ЕАЭС, что повысит эффективность регулирования единого экономического пространства.

Работа по совершенствованию институциональной структуры евразийской экономической интеграции позволила бы «достроить» выпавшие звенья интеграционного процесса. В том числе, восстановить гуманитарное измерение интеграции в части, необходимой для эффективного функционирования единого рынка труда. Речь идет, прежде всего, о формировании единого **образовательного пространства и гармонизации трудового законодательства**. Для этого необходимо выработать единые образовательные стандарты, обеспечить взаимное признание дипломов и других квалификационно-образовательных документов, передать формирование трудового законодательства на наднациональный уровень.



### **Внешний контур**

Вторым контуром, по которому следует выстроить концепцию оживления ЕАЭС в широком смысле, является внешний, завязанный на выстраивание сети зон свободной торговли и соглашений о преференциальных режимах торгово-экономического сотрудничества в Евразии. Задействование этого контура имеет для ЕАЭС принципиальное значение, прежде всего, силу тектонических изменений в правилах мировой торговли, которые на сегодняшний день объективно не в пользу нашей интеграционной группировки. Нужно отталкиваться от откровенного признания самим себе в том, что ЕАЭС, производящий сегодня всего 3,5% мирового ВВП не представляет собой самодостаточный рынок, способный легко встроиться в мировую народнохозяйственную систему как равный (См. таблицы места ЕАЭС в мировых показателях)<sup>13</sup>.

**Таблица. Показатели развития торгово-экономических коалиций в 2014 г.**

(в % от мировых)

	Население	ВВП	Военные расходы	Доля в МВФ
НАФТА	6,7	20,7	37,1	20,8
ЕС	7,2	15,1	16,8	31,9
ТТП (с НАФТА)	11,2	37,5	43,5	31,0
ТТП (без НАФТА)	4,6	11,8	6,4	10,2
ТАП (с НАФТА)	13,8	35,8	53,9	48,7
ТАП+ТТП	18,5	47,7	61,3	58,9
АСЕАН+3	30,4	23,4	15,1	15,1
АСЕАН+6	48,6	28,0	19,2	19,1
Евразийский Союз	2,2	3,5	4,9	2,5

Источники: <http://data.worldbank.org/indicator> и <http://www.trademap.org>

<sup>13</sup> Данные С.Рогова, Институт США и Канады РАН.

**Таблица. Показатели развития торгово-экономических коалиций в 2014 г.**  
(в % от мировых)

	Мировая торговля	Капитализация мирового рынка	Расходы на НИОКР	Экспорт высокотехнологичных товаров
НАФТА	14,8	39,8	33,9	12,42
ЕС	33,1	16,8	24,1	34,44
ТТП (с НАФТА)	22,7	52,8	47,8	31,22
ТТП (без НАФТА)	10,8	13,0	13,9	18,80
ТАП (с НАФТА)	48,0	56,6	58,0	46,86
ТАП+ТТП	58,8	69,6	71,9	65,66
АСЕАН+3	24,5	21,0	31,9	47,08
АСЕАН+6	28,1	26,1	36,3	47,95
Евразийский Союз	2,8	1,8	2,7	0,3

Источники: <http://data.worldbank.org/indicator> и <http://www.trademap.org>

Что необходимо предпринять, чтобы занять подобающее место в мировом торгово-экономическом и технологическом разделении?

Во-первых, следует выстроить надежную сеть ЗСТ. Первое соглашение – с Вьетнамом – было подписано в мае с.г. Идет проработка соглашений о ЗСТ ЕАЭС с Египтом, Индией и Израилем. Другие потенциальные партнеры – Южная Корея, Чили, ЮАР, Иран.

Во-вторых, несмотря на очевидные потрясения политического свойства перспективна активизация переговорного процесса не только с КНР, но и с ЕС как крупнейшим торгово-экономическим контрагентом. В данном контексте экспертами считается оправданной политика в духе китайских «дацзыбао» - «Стоять на двух ногах». Иными словами, непозволительно делать ставку исключительно на одного партнера, даже самого экономически мощного. Ряд стран Европейского сообщества не будет до последнего идти на поводу у брюссельской бюрократии, если экономические интересы диктуют необходимость обратного.

Что до восточного вектора политики ЕАЭС то в данном направлении уже имеется определенное движение: начался диалог с Китаем по разработке соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, обсуждается (пока, правда, лишь на концептуальном уровне) участие Евразийского союза в сопряжении своих трансевразийских планов со стратегической инициативой «Экономический пояс нового Великого Шелкового пути» (ЭПНВШП).

Реализация инициативы глав России и Китая по сочетанию двух трансконтинентальных интеграционных инициатив – ЕАЭС и ЭПНВШП –

открывает широкие возможности расширения взаимовыгодного российско-китайского (а также России с другими государствами АТР) сотрудничества в создании условий для устойчивого развития Евразии. Эти инициативы могут органично сочетаться, дополняя и преумножая интеграционный эффект каждой из них<sup>14</sup>.

Каждый из интеграционных проектов имеет свой набор инструментов реализации конкурентных преимуществ. Если в ЕАЭС таким узловым элементом при условии наличия в сообществе четкого плана действий по направлениям (как минимум, согласованной промышленной и сельскохозяйственной политики) является базовый институт проектного финансирования – Евразийский банк развития (ЕАБР), то со стороны Китая этим ключевым звеном стало создание по его инициативе Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с уставным капиталом 100 млрд.долл. При правильном использовании этого инструмента, а также прагматичном выстраивании отношений с контрагентами в АТР, Россия и ЕАЭС в целом могли бы обрести серьезный задел для расширения торгово-экономических отношений в Евразии.

Так, целесообразным представляется установление преференциального режима торговли между ЕАЭС и АСЕАН. Члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, являясь участниками АБИИ, формируют единое экономическое пространство с общим рынком 615 млн. человек, экономики входящих в объединение 10 государств во многом дополняют экономику государств ЕАЭС, что создает широкие перспективы сотрудничества без угнетающего воздействия на отечественных товаропроизводителей. АСЕАН имеет отношения свободной торговли с Индией (членом группы БРИКС), а ЕАЭС создало ЗСТ с Вьетнамом. Следует отметить, что наличие особого режима торгово-экономических отношений между АСЕАН и ЕАЭС позволило бы сделать существенный шаг на пути реализации идеи создания ЗСТ от «Лиссабона до Владивостока». Во всяком случае, осязаемой бы стала ЗСТ от Петербурга до Джакарты, включающей ЕАЭС, Индию, АСЕАН с

---

<sup>14</sup> Как России использовать китайское экономическое чудо//Доклад С.Ю.Глазьева для Изборского клуба. – Сентябрь 2015 г.

общим рынком 2 млрд. человек и ВВП 6,6 трлн. долл. (по ППС – 16,5 трлн. долл.).

Симфония гармонично дополняющих друг друга режимов торгово-экономических отношений в сочетании с возможностями привлечения средств для инвестиций в транспорт, логистику и инфраструктуру из АБИИ создают реальное «безбарьерное пространство» для создания надежных коридоров, связывающих Китай и Юго-Восточную Азию с Европой.

Совместное использование находящихся в арсенале ЕАЭС и Китая институтов открывает дополнительные возможности для реализации интеграционного потенциала каждого из этих проектов. Например, можно сочетать формирование единого воздушного пространства и открытие новых воздушных коридоров с переходом на самолеты собственной разработки и изготовления в рамках российско-китайской кооперации. Или открытие внутренних водных путей со строительством и использованием судов собственного производства. Или сооружение трансконтинентальных транспортных коридоров (см. Приложение) с развитием собственной базы железнодорожного и автодорожного машиностроения. Аналогичный подход может быть применен к формированию общего энергетического пространства, которое должно сопровождаться созданием общей машиностроительной базы. Скажем, доступ к источникам природных ресурсов может быть обусловлен разработкой, производством и использованием отечественных машин и оборудования. Доступ к трубопроводным системам – инвестициями в их модернизацию и повышение эффективности.

Россия потенциально могла бы переключить на себя значительную часть евроазиатских товарных потоков. При 50%-ной российской доле в доходах транспортных систем это составит 1,5-2,5 трлн. долл. – сумма, превышающая объем российского ВВП. На пути транспортных магистралей может быть построено несколько современных городов с населением 1,5-2 млн. человек, что позволит разгрузить крупные мегаполисы в европейской части России и оживить малонаселенную территорию Сибири и Дальнего Востока. Сегодня Россия обслуживает не более 5-7% потенциального объема евразийского рынка транспортно-логистических услуг.

Утверждение России как ключевого транспортно-коммуникационного звена единой евразийской инфраструктуры позволило бы сблизить сырьевые и промышленные регионы России, способствовало бы развитию производственных комплексов и социально-экономической сферы на обширных восточных территориях. Получили бы интенсивное развитие железнодорожная, металлургическая отрасли, горнорудная промышленность, речное судостроение и судоходство, технологии энергосбережения, космические средства навигации, газовая промышленность, лесопромышленность, телекоммуникационные и другие технологии.

Помимо упомянутого выше АСЕАН большую роль в реализации идеи создания транспортных коридоров России-ЕАЭС должны сыграть ШОС с опорой на формируемый Банк организации и БРИКС с использованием потенциала своего Банка развития и взаимного политического доверия в группе.

«Момент истины» - те самые тектонические сдвиги в мировой торгово-экономической системе - наступает в связи с ее постепенным затягиванием в воронку влияния США - Трансатлантическое торговое партнерство США-ЕС. В результате формирования указанной зоны свободной торговли (равно как и создания Транстихоокеанского партнерства) вполне вероятно возникновение новой конфигурации мирового экономического пространства. Прогнозируется, что в случае создания указанных межконтинентальных торговых группировок на подавляющей части мировых рынков экспортеры государств-членов ЕАЭС окажутся в менее благоприятном положении, чем поставщики стран членов суперблоков<sup>15</sup>. В отношении российской продукции на территориях таких группировок могут действовать ставки пошлин режима наибольшего благоприятствования (они закреплены в обязательствах стран в ВТО), тогда как продукция стран-членов глобальных ЗСТ или вообще не будет облагаться импортными пошлинами, или будет облагаться преференциальными (сниженными) ставками пошлин. Очевидно,

---

<sup>15</sup> По материалам Института США и Канады РАН, МГИМО и Российского института стратегических исследований

что такое положение дел повлечет за собой снижение ценовой конкурентоспособности продукции ЕАЭС<sup>16</sup>.

В связи с этим Россия, Казахстан должна быть готовы к оперативной координации, чтобы действовать на опережение, в максимально короткие сроки реализовать свой потенциал надежного моста между Европой и Азией.

## Приложение

### **Сопряжение стратегий Евразийского союза и государств Юго-Восточной Азии в области транспортной инфраструктуры: возможности и риски.**

Реализация инициативы глав России и Китая по сочетанию двух трансконтинентальных интеграционных инициатив – ЕАЭС и «Экономического пояса нового Великого Шелкового пути (ЭПНВШП)» – открывает широкие возможности расширения взаимовыгодного российско-китайского (а также России с другими государствами АТР) сотрудничества в создании условий для устойчивого развития Евразии. Эти инициативы могут органично сочетаться, дополняя и преумножая интеграционный эффект каждой из них<sup>17</sup>. Так, Евразийский союз, исчерпав первоначальный эффект создания общего рынка с ликвидацией пограничных барьеров, на нынешнем этапе своего развития уперся в барьер (это в минимальной степени связано с глобальными процессами), преодоление которого зависит, прежде всего, от наполнения дальнейшей интеграции реальными проектами. Расширение и повышение качества кооперации, основанное на понимании структурной

---

<sup>16</sup> Там же

<sup>17</sup> Как России использовать китайское экономическое чудо//Доклад С.Ю.Глазьева для Изборского клуба. – Сентябрь 2015 г.

составляющей глобальных экономических перемен, позволит государствам-членам ЕАЭС выработать четкую парадигму совместного развития, основанного на конкурентных преимуществах всех участников интеграционного процесса. Специалисты выделяют 10-12 отраслей экономики, в которых сочетание конкурентных преимуществ государств-членов ЕАЭС способно вывести альянс на передовой мировой уровень<sup>18</sup>.

В свою очередь, ЭПНВШП не претендует на формирование ни общего рынка, ни единого экономического пространства, ни даже зоны свободной торговли. Но его наполнение масштабными инвестиционными проектами стимулирует предоставление льгот и формирование преференциального торгово-экономического режима. Разумеется, это не означает его скорого создания, но открывает дополнительные возможности для наполнения проектами зон опережающего развития и других территорий с льготами для инвесторов.

Таким образом, сочетание ЕАЭС и ЭПНВШП расширяет возможности каждого из этих интеграционных проектов. Начинать этот процесс можно с обеих сторон. Со стороны ЕАЭС – предложить к реализации уже разработанные, но не начатые инвестиционные проекты по развитию трансконтинентальной транспортной инфраструктуры – железнодорожных, автомобильных магистралей и авиационных коридоров, а также расширить проекты, находящиеся в портфеле Евразийского банка развития. К примеру, разработанная компанией «Российские железные дороги» с привлечением науки концепция Трансевразийского пояса «Развитие» (ТЕПР), акцентированная на расширении железнодорожного сообщения «Европа-Азия», представляется одной из несущих основ заявленной китайской стороной концепции ЭПНВШП, так как обе предусматривают создание протяженного кластера развития (железнодорожного, автомобильного, энергетического) с приглашением к участию в этом проекте международных финансовых и производственных институтов.

Каждый из интеграционных проектов имеет свой набор инструментов реализации конкурентных преимуществ. Если в ЕАЭС таким узловым

---

<sup>18</sup> Технологическая кооперация и повышение конкурентоспособности в ЕЭП. Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития. Доклад ЦИИ ЕАБР №10. 2013

элементом при условии наличия в сообществе четкого плана действий по направлениям (как минимум, согласованной промышленной и сельскохозяйственной политики) является упомянутый ЕАБР, то в ЭПНВШП этим ключевым звеном стало создание по инициативе Китая Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с уставным капиталом 100 млрд.долл. При правильном использовании этого инструмента, а также прагматичном выстраивании отношений с контрагентами в АТР, Россия и ЕАЭС в целом могли бы обрести серьезный задел для расширения торгово-экономических отношений в Евразии. Так, целесообразным представляется установление преференциального режима торговли между ЕАЭС и АСЕАН. Члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, являясь участниками АБИИ, формируют единое экономическое пространство с общим рынком 615 млн. человек, экономики входящих в объединение 10 государств во многом дополняют экономику государств ЕАЭС, что создает широкие перспективы сотрудничества без угнетающего воздействия на отечественных товаропроизводителей. АСЕАН имеет отношения свободной торговли с Индией (членом группы БРИКС), а ЕАЭС создало ЗСТ с Вьетнамом. Следует отметить, что наличие особого режима торгово-экономических отношений между АСЕАН и ЕАЭС позволило бы сделать существенный шаг на пути реализации заявленной Президентом России В.В.Путиным идеи создания ЗСТ от «Лиссабона до Владивостока». Во всяком случае, осязаемой бы стала ЗСТ от Петербурга до Джакарты, включающей ЕАЭС, Индию, АСЕАН с общим рынком 2 млрд. человек и ВВП 6,6 трлн. долл. (по ППС – 16,5 трлн. долл.).

Симфония гармонично дополняющих друг друга режимов торгово-экономических отношений в сочетании с возможностями привлечения средств для инвестиций в транспорт, логистику и инфраструктуру из АБИИ создают реальное «безбарьерное пространство» для создания надежных коридоров, связывающих Китай и Юго-Восточную Азию с Европой.

Совместное использование находящихся в арсенале ЕАЭС и Китая институтов открывает дополнительные возможности для реализации интеграционного потенциала каждого из этих проектов. Например, можно сочетать формирование единого воздушного пространства и открытие новых



воздушных коридоров с переходом на самолеты собственной разработки и изготовления в рамках российско-китайской кооперации. Или открытие внутренних водных путей со строительством и использованием судов собственного производства. Или сооружение трансконтинентальных транспортных коридоров с развитием собственной базы железнодорожного и автодорожного машиностроения. Аналогичный подход может быть применен к формированию общего энергетического пространства, которое должно сопровождаться созданием общей машиностроительной базы. Скажем, доступ к источникам природных ресурсов может быть обусловлен разработкой, производством и использованием отечественных машин и оборудования. Доступ к трубопроводным системам – инвестициями в их модернизацию и повышение эффективности. Такой подход полностью соответствует заявленным Концепциям ЭПНВШП и «Морского шелкового пути для 21 века» (название стратегии «один пояс и один путь» (One Belt, One Road, сокр. OBOR), выдвинутой председателем КНР Си Цзиньпином осенью 2013 г.<sup>19</sup>. Вопрос только в том: если ЕАЭС с разветвленной сетью преференциальных торгово-экономических связей в АТР сумеет органично встроиться в китайские планы трансевразийского развития, на чьей технологической основе будет реализовываться мега-проект, имея ввиду то, что одной из его целей как раз является «разгонка» собственно китайской экономики?

В основе «Одного пояса, одного пути» лежит давняя идея китайских ученых о продвижении на Запад в ответ на американский «стратегический поворот к Азии». Стратегия Пекина нацелена на создание надежного и безопасного торгового маршрута из Китая в Западную Европу и на Ближний Восток. С учетом военно-политической ситуации оптимальное направление транспортных коридоров проходит по территории стран ШОС и ЕАЭС. По этому маршруту уже налажено регулярное движение железнодорожных контейнерных составов. Практически завершено строительство шоссе через Синьцзян и весь Казахстан, которое доходит до границы с Россией в Оренбургской области.

---

<sup>19</sup> Ю.Тавровский. Си Цзиньпин: по ступеням китайской мечты. – М.: Эксмо. 2015

Пекин был бы заинтересован в продвижении своих грузов через ЕАЭС вместо задержек на таможенных границах, о чем ведутся активные консультации. Однако, необходимо понимать, что, несмотря на стратегический характер партнерства между КНР и Россией торг о конфигурации меридиональных транспортных сетей «АТР-условно «Европа» будет очень сложным. В силу целого ряда объективных (экономическое положение и инфраструктурный уровень развития самой России и ее партнеров по ЕАЭС) и субъективных (встраивание трансконтинентальной артерии в наиболее комфортную инициатору проекта географию, во многом обусловленную культурно-историческим и духовно-идеологическим восприятием столь масштабной программы развития) Китай уже проводит активную работу по развитию альтернативных трансконтинентальных маршрутов через Центральную Азию и Закавказье в рамках проекта ЭПНВШП. Несмотря на то, что интересы Пекина направлены скорее на усиление транспортных связей западных регионов страны с внешними, в том числе, региональными рынками, это пока (конкретные проекты двустороннего сотрудничества не утверждены) негативно сказывается на российских интересах.

Можно выделить сразу несколько альтернативных проектов, которые могут перекроить мировой рынок трансграничных перевозок:

- Западный Китай – Казахстан – Закавказье – Турция – Европа (маршрут, в значительной части совпадающий с ТРАСЕКА<sup>20</sup>);
- Западный Китай – Казахстан – Центральная Азия – Иран (с выходом в Турцию и Европу);
- Западный Китай – Центральная Азия – Афганистан – Иран (с выходом в Турцию и Европу);
- Западный Китай – Пакистан (порты на побережье Аравийского моря).

В реализации подобных проектов заинтересованы и страны-транзитеры, рассчитывающие таким образом увеличить доходы собственного

---

<sup>20</sup> Впервые Программа ТРАСЕКА инициирована на конференции, состоявшейся в Брюсселе в мае 1993 г. при участии министров торговли и транспорта из 8 стран: Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. Участниками данной конференции принята Брюссельская Декларация, которая положила начало реализации межрегиональной программы технического содействия «ТРАСЕКА», финансируемой Европейским Союзом для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. В период с 1996 по 1998 гг. к программе присоединились Украина, Монголия и Молдова.

транспортного сектора, и государства, которые, обретя статус транзитеров, смогут войти на мировой рынок транспортных услуг.

Обратим внимание на ключевое (замыкающее) присутствие в перечисленных проработках маршрута Турции. Фокус на это государство, несмотря на все риски военно-политической напряженности на турецком пограничье, связан с успешной реализацией в последние годы проектов по повышению его транспортной конкурентоспособности. Так, в 2013 г. Турция ввела в эксплуатацию тоннель под Босфором, напрямую соединяющий железнодорожные системы Азии и Европы, и собирается продолжить расширение транзитных возможностей своей транспортной системы. Согласно эскизу впряжки Турции в ЭПНВШП, путь по суше возьмет начало в Китае, а затем через Среднюю Азию, Иран и Турцию выйдет в Европу, сойдется с морским маршрутом Марко Поло в Венеции.

Являясь географическим ядром Евразийского континента и располагая экономически эффективными транспортными коридорами, Россия пока проигрывает конкуренцию проектам «среднеазиатского транзитного звена» ЭПНВШП и серьезно отстает в конкурентной борьбе за обработку международных трансграничных потоков. Проблемы и негативные факторы, накопившиеся в области транзита (в самое ближайшее время транзитный потенциал российских сухопутных коридоров может существенно сократиться, что снизит доходы от участия в них отечественных транспортных компаний), позволяют говорить о возможности утраты этого стратегически важного для развития экономики России сектора.

Во избежание неблагоприятного для развития транспортной инфраструктуры сценария России следует исходить из следующих принципиальных соображений.

1. Транзит является мощным интеграционным фактором, способствующим росту региональной торговли, увеличению иностранных инвестиций и реализации совместных трансграничных проектов.

Его роль возрастает с учетом «восточного вектора» развития экономики. Большинство проектов направлено на расширение сотрудничества со странами Азии (Китай, Индия, Корея и другие государства

региона, не поддерживающие идеи конфронтации с Россией) и подразумевают реализацию программ модернизации востока страны.

2. Развитие транзитных направлений способствует росту эффективности транспортно-коммуникационной инфраструктуры, усилению связей между отдельными регионами, обеспечению экономического единства территории страны и повышению ее промышленного потенциала. Так, по расчетам ОЭСР, увеличение производительности в транспортном секторе на 10% ведет к росту ВВП на 0,8%, чем желательно воспользоваться предприятиям обрабатывающей промышленности Сибири и Дальнего Востока.

3. Сложные конкурентные условия определяют необходимость предоставления высокого уровня сервиса и надежности перевозок, что подразумевает внедрение современных транспортных процессов, модернизацию инфраструктуры (решение этой задачи в рамках единой таможенной территории мог бы взять на себя Евразийский банк развития) с целью наращивания скорости транспортировки грузов, рационализации логистики.

В целом же, для полномасштабной реализации концепции «интеграции интеграций» на основе конкретного мега-проекта совместных действий в Евразии (ЭПНВШП) необходимо сосредоточить усилия на двух контурах – внутреннем и внешнем. Первый предполагает незамедлительное освоение методологии долгосрочного планирования в рыночных условиях, для его сопряжения с соответствующей системой партнеров по ЕАЭС. Второй – внешний – связан с самоидентификацией самой России: либо стать мощным идеологическим и цивилизационным центром (что и было характерно для всей ее истории последнего тысячелетия), как и экономическим, социальным, либо, потеряв идентичность, интегрироваться в один из других глобальных центров силы на правах младшего партнера. И чтобы сделать выбор в пользу самодостаточности и самостоятельности, основанной на понимании своего культурно-исторического предназначения, необходима разработка, принятие и реализация базовых мер:

- приоритетное и опережающее развитие восточных регионов России, прежде всего, их инфраструктуры, транспортной сети и человеческого

потенциала, превращение ради этих регионов во второй политико-экономический центр страны, обладающий функциями административного, финансового и экономического управления;

- развитие евразийской интеграции «по всем азимутам» - от Украины и Казахстана до Японии и Китая, формирующее вокруг нашей страны устойчивую сеть экономических и политических отношений (последнее частично может быть реализовано при более энергичной политике Евразийской экономической комиссии и национальных правительств в АТР).

Наиболее эффективной формой использования транспортно-коммуникационного ресурса России является создание евразийского коммуникационного каркаса. Россия – единственная страна «от моря до моря», через которую могут пройти коммуникации между тремя мировыми полюсами современного экономического и технологического развития. В качестве крупнейшего события столетия эксперты рассматривают создание коммуникационного каркаса Евразийского континента, образуемого Великим шелковым путем, Азиатско-Североамериканской и Арктической магистралями. При этом должны соблюдаться принципы классической транспортной задачи (замкнутая коммуникационная сеть более эффективна, чем отдельный транспортный коридор). Строительство международного транспортного коридора значительной протяженности даст экономический эффект, если в его срединной части находится государство с высокой потребительской емкостью внутреннего рынка. Большое значение для создания коммуникационного моста имеют экспортные возможности срединной страны, создающие грузопотоки в направлении мировых рынков. Евразийский каркас, таким образом, будет жизнеспособным, если у образующих его торговых мостов будут опоры «от моря до моря». Новая стратегия интеграции и развития России и Евразии в целом должна предусматривать выстраивание механизмов пространственного планирования, новые принципы институционального развития.

России важно поймать «азиатский ветер» в «паруса» своего пространственного и технологического развития еще и потому, что транспортные коридоры, проходящие по российской территории, будут способствовать увеличению объемов товарообмена между АТР и другими

регионами континента. В настоящее время около 60% мирового валового продукта создается в Азиатско-Тихоокеанском регионе, общая стоимость мировых перевозок оценивается в 3-5 трлн. долл., причем значительная их часть производится морским путем за длительные сроки. 80% процентов общей протяженности потенциально оптимальных по экономическим параметрам международных коридоров широтного направления от Восточной Азии до Атлантики при этом составляют транспортные сети России.

Россия потенциально могла бы переключить на себя значительную часть евроазиатских товарных потоков. При 50%-ной российской доле в доходах транспортных систем это составит 1,5-2,5 трлн. долл. – сумма, превышающая объем российского ВВП. На пути транспортных магистралей может быть построено несколько современных городов с населением 1,5-2 млн. человек, что позволит разгрузить крупные мегаполисы в европейской части России и оживить малонаселенную территорию Сибири и Дальнего Востока. Сегодня Россия обслуживает не более 5-7% потенциального объема евразийского рынка транспортно-логистических услуг.

Утверждение России как ключевого транспортно-коммуникационного звена единой евразийской инфраструктуры позволило бы сблизить сырьевые и промышленные регионы России, способствовало бы развитию производственных комплексов и социально-экономической сферы на обширных восточных территориях. Получили бы интенсивное развитие железнодорожная, металлургическая отрасли, горнорудная промышленность, речное судостроение и судоходство, технологии энергосбережения, космические средства навигации, газовая промышленность, лесопромышленность, телекоммуникационные и другие технологии.

Помимо упомянутого выше АСЕАН большую роль в реализации идеи создания транспортных коридоров России-ЕАЭС должны сыграть ШОС с опорой на формируемый Банк организации и БРИКС с использованием потенциала своего Банка развития и взаимного политического доверия в группе.

Выстраиваемая та или иная конфигурация развития транспортной инфраструктуры Евразии - благодатная почва для осуществления

заявленного Президентом России плана создания зоны гармоничного сотрудничества между Азией и Европой. Тем более, что развитие высокотехнологичных транспортных коридоров между ЕС и соседними странами (преимущественно на востоке) рассматривается Брюсселем как важная составляющая экономического роста, упрощения торговых операций и коммуникации. По прогнозам, объем межрегиональных наземных грузовых перевозок между Евросоюзом и странами-соседями увеличится к 2020 г. в 2 раза по сравнению с объемами конца 20 века. Транспортная отрасль, координируемая Комиссией ЕС по транспорту и связи, создает 10% ВВП ЕС, в ней трудится более 10 млн. человек. Общеввропейская транспортная сеть включает более 75 тыс. км скоростных автомобильных дорог (автобанов), около 78 тыс. км железнодорожных путей, 330 аэропортов и 480 морских портов, из них 270 международных.

Как показала практика последних 10 лет (ровно столько времени прошло с момента утверждения Брюсселем схемы развития 5 европейских международных транспортных коридоров), ЕС не смог продвинуться дальше дискуссий о намеченных планах. Сегодня же, в условиях обострения копившихся годами проблем, Евросоюз не менее других партнеров по Евразии заинтересован в согласовании четкого алгоритма долгосрочного сотрудничества с ЕАЭС и АТР. Прежде всего, это касается совместных инвестиций в транспортную инфраструктуру и коммуникации, позволяющие создать прочный экономический базис, неподверженный периодическим изменениям политической конъюнктуры. «Момент истины» для Европы наступает в связи с ее постепенным затягиванием в воронку влияния США - Трансатлантическое торговое партнерство США-ЕС. В результате формирования указанной зоны свободной торговли (равно как и создания Транстихоокеанского партнерства) вполне вероятно возникновение новой конфигурации мирового экономического пространства. Прогнозируется, что в случае создания указанных межконтинентальных торговых группировок на подавляющей части мировых рынков экспортеры государств-членов ЕАЭС окажутся в менее благоприятном положении, чем поставщики стран членов

суперблоков<sup>21</sup>. В отношении российской продукции на территориях таких группировок могут действовать ставки пошлин режима наибольшего благоприятствования (они закреплены в обязательствах стран в ВТО), тогда как продукция стран-членов глобальных ЗСТ или вообще не будет облагаться импортными пошлинами, или будет облагаться преференциальными (сниженными) ставками пошлин. Очевидно, что такое положение дел повлечет за собой снижение ценовой конкурентоспособности российской продукции<sup>22</sup>.

В связи с этим Россия как локомотив евразийских интеграционных процессов должна быть готова действовать на опережение, в максимально короткие сроки реализовав свой потенциал надежного моста между Европой и Азией.

Создание другой зоны свободной торговли – Транстихоокеанского партнерства (ТТП) – в среднесрочной перспективе не является для России существенным отрицательным моментом. Вместе с тем, в долгосрочной перспективе попытки стимулировать процессы хозяйственной интеграции в тихоокеанском регионе без участия России - а ТТП сегодня является одной из таких попыток – противоречат российским интересам в этой части мира. Привлекательность России может понизиться в контексте экономического и политического партнерства с Китаем в случае участия последнего в процессах ТТП.

В любом случае, укрепление позиций России в мировой экономике и международной торговле будет зависеть не столько от изменений в архитектуре глобальных экономических отношений, что само по себе неизбежно, а от того, насколько рационально страна распорядится своим природно-ресурсным, географическим и управленческим потенциалом для прокладки ориентированного на извлечение максимальных экономических преимуществ для себя моста, на основе универсальных подходов связующего Восток и Запад.

---

<sup>21</sup> По материалам Института США и Канады РАН, МГИМО и Российского института стратегических исследований

<sup>22</sup> Там же



