

Транзитный потенциал ЕврАзЭС и региональная транспортная интеграция

М. А. Джадралиев

Мурат Абаевич Джадралиев – главный специалист отдела экономического анализа и консалтинга, Аналитическое управление ЕАБР. Магистр государственного управления и международных отношений Университета Питтсбурга (США) по специальности «Глобальная политическая экономика». До прихода в Евразийский банк развития работал экспертом-аналитиком в Национальном аналитическом центре при Правительстве и Национальном банке Казахстана. Электронная почта: jadraliyev_ma@eabr.org

Транзитно-транспортный потенциал государств-членов ЕврАзЭС огромен. Это, прежде всего, обусловлено выгодным геополитическим и геоэкономическим положением – страны Сообщества (Беларусь, Казахстан и Россия, в первую очередь) являются сухопутным мостом между двумя макрорегионами континента – Европейским союзом (ЕС) и Азиатско-тихоокеанским регионом (АТР). Кроме того, тесные торгово-хозяйственные связи, доставшиеся странам региона в наследство от Советского Союза, также являются значимым фактором – это и постоянно увеличивающиеся объемы товарооборота между государствами-членами ЕврАзЭС, и транзит в третьи страны из одной страны Сообщества через территорию другой. Но эксперты констатируют, что на данный момент транзитный потенциал ЕврАзЭС не в полной мере реализован. Так, по оценкам Интеграционного комитета ЕврАзЭС, на сегодняшний день он используется лишь на половину, причем к 2020 году казахстанский потенциал может быть реализован лишь на 10%. В чем причина такой тенденции? Имеют ли интеграционные инициативы в регионе воздействие на реализацию транзитного потенциала, и если да, то какое и как этого можно достичь? На эти вопросы мы и попытаемся ответить в данной статье.

Транзитные возможности и потенциальные партнеры

Внешнеторговый оборот стран Сообщества в течение последних лет характеризуется уверенным ростом. Только по сравнению с 2005 годом совокупный торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС в стоимостном выражении увеличился почти в 2 раза (см. таблицу 1). Это во многом объясняется сложившимися еще в советские времена пропорциями и структурой хозяйственного взаимодействия, достаточно высокими темпами экономического роста в регионе, развитием отраслей, производящих сырьевую продукцию и полуфабрикаты, формирующие т.н. массо-

вые (сырьевые) грузы, ростом взаимной торговли и торговли с соседними странами.

| Торговый оборот в парах стран | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|-------------------------------|----------|----------|---------|----------|
| Россия – Беларусь | 15834.0 | 19944.0 | 26074.0 | 34188.9 |
| Россия – Казахстан | 9 749.0 | 12807.0 | 16576.0 | 19731.7 |
| Россия – Кыргызстан | 544.0 | 755.0 | 1 169.0 | 1 802.9 |
| Россия – Таджикистан | 335.0 | 504.0 | 772.0 | 1002.8 |
| Казахстан – Беларусь | 234.5 | 355.3 | 525.3 | 567.0 |
| Казахстан – Кыргызстан | 344.1 | 406.7 | 517.0 | 608.4 |
| Казахстан – Таджикистан | 167.6 | 185.1 | 198.9 | 295.4 |
| Беларусь – Кыргызстан | 10.8 | 21.5 | 25.8 | 47.8 |
| Беларусь – Таджикистан | 12.0 | 18.0 | 34.0 | 75.1 |
| Кыргызстан – Таджикистан | 24.9 | 26.7 | 30.4 | 43.2 |
| Совокупный товарооборот | 27 255.8 | 35 023.3 | 45 922 | 58 362.5 |

Очевидно, что, параллельно увеличивающемуся торговому обороту государств-членов ЕврАзЭС, стремительными темпами возрастают и объемы грузоперевозок между странами Сообщества. По оценкам экспертов Интеграционного комитета (ИК) ЕврАзЭС, объем грузоперевозок к 2020 году возрастет до 490 млн тонн, что почти в 4 раза больше показателей 2000 года. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами ЕврАзЭС, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15% (см. рисунок 1).

Таблица 1.

Торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС (\$ млн).

Источники:
Государственные статистические агентства государств-членов ЕврАзЭС.

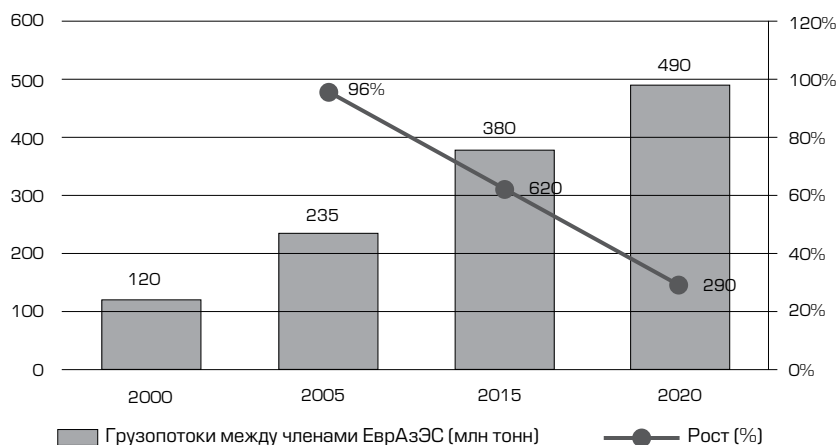


Рисунок 1.

Потенциальные объемы грузопотоков между странами ЕврАзЭС.

Источник:
Интеграционный комитет ЕврАзЭС

Как уже было отмечено выше, колоссальный транзитный потенциал ЕврАзЭС обуславливается уникальным географическим и геоэкономическим положением стран Сообщества – между странами ЕС и АТР, объем торговли между ними в 2007 году составил \$700 млрд, а к 2010 году, по оценке экспертов, может превысить \$1 трлн (Винокуров и др., 2009:10).

Несомненно, разразившийся мировой финансовый и экономический кризис внесет определенные коррективы в оценку потенциальных объемов взаимной торговли между Европой и Азией. Страны Западной Европы находятся в данный момент в экономической рецессии и, вследствие существенного понижения внутреннего спроса, вынуждены в значительной степени сократить импорт из Азии, что, прежде всего, касается дешевых товаров из КНР. Китай, будучи государством с экспортоориентированной экономикой, в ответ представил ряд антикризисных мер, призванных стимулировать внутренний спрос на товары, что должно привести к некоторому понижению значимости экспорта. Однако мы склоняемся к мнению, что экспорт на платежеспособные рынки развитых стран (прежде всего, Америки и Европы) и в будущем останется приоритетным направлением развития экономики Китая и других стран АТР (традиционно высокий уровень внутренних сбережений в регионе не позволит существенно увеличить внутренний спрос в данных странах, и правительства в период кризиса сконцентрируют свои усилия на более действенном и «знакомом» субсидировании экспорта).

Кроме того, по нашим оценкам, настоящий кризис постепенно достигает «рецессионного дна», и, согласно базовому сценарию циклического развития кризисных процессов, к началу 2010 года можно ожидать, что мировая экономика вновь вступит в полосу экономического роста, что, естественно, приведет и к увеличению товарооборота между основными мировыми производителями и потребителями. Таким образом, даже при незначительном сокращении объемов взаимной торговли в 2008–2009 годы, вполне реально достичь заявленного аналитиками \$1 трлн взаимного товарооборота между Западной Европой и АТР, однако по нашим прогнозам, с небольшим запозданием – к 2013–2015 годам (Винокуров и др., 2009:11). Следовательно, даже в условиях существующего мирового экономического кризиса можно говорить об огромном транзитном потенциале государств-членов ЕврАзЭС, прежде всего, в обслуживании потоков в направлении «Восток – Запад».

Когда мы говорим о потенциальном транзите в евразийском сообщении, мы, прежде всего, имеем в виду три грузообразующих азиатских центра – Китай, Южную Корею и Индию, экспорт из которых в ЕС в последние годы характеризовался стабильным ростом (см. рисунок 2). КНР и Южная Корея видятся нами в качестве основных партнеров европейских стран на Дальнем Востоке, использующих и способных увеличить сухопутные транзитные перевозки. Что касается Индии, то грузы из этой страны в потенциале способны частично выходить на Европу через маршруты Север-Юг.

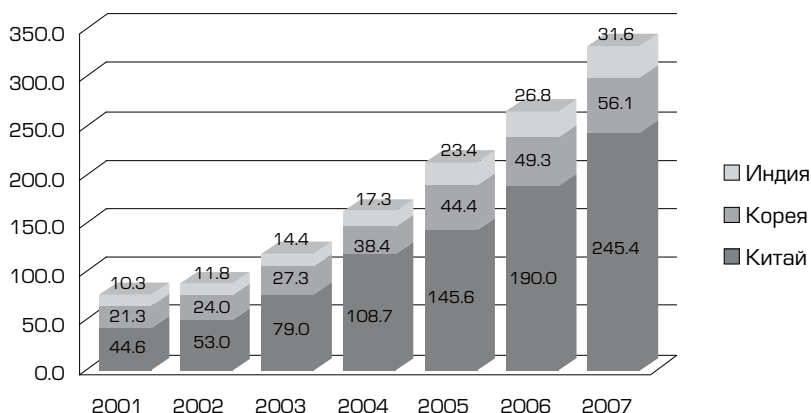


Рисунок 2.

Экспорт в страны ЕС из Китая, Кореи и Индии (\$ млрд)

Источник:
WTO (2008:39-40)

Безусловно, нельзя не отметить и некоторые страны Юго-Восточной Азии¹, поставляющие свои товары в Европу. Однако к сухопутным евразийским коридорам тяготеют только КНР и Южная Корея, что обусловлено технологическими причинами. Япония использует порты российского Дальнего Востока только для торговли с Россией, а поставки японских товаров в Европу осуществляются по трансокеанским маршрутам. За последние годы, по причинам, которые будут указаны ниже, транзит японских грузов в Европу через Россию практически не осуществляется.

Морем или сушей?

Эксперты прогнозируют положительную динамику грузопотоков в будущем: к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия-Европа достигнет 26.1 млн TEU, а в сообщении Европа-Азия – 17.7 млн TEU (UN ESCAP, 2007:39). По их оценкам, доходы от грузового транзита между Европой и Азией в 2007 году составили более \$50 млрд, а при дальнейшем увеличении товарооборота к 2015 году доходы могут достичь \$80 млрд. Однако абсолютное большинство этих доходов было поглощено морскими судоходными компаниями – 99% транзита между АТР и Европой перевозится морем через Суэцкий канал.

Другими словами, транзитный потенциал ЕврАзЭС в данный момент не реализован. Несмотря на наличие отличных возможностей, обусловленных развитой сетью международных транзитно-транспортных коридоров (как железнодорожных, так и автомобильных), пролегающих по территориям государств-членов ЕврАзЭС (прежде всего, России, Казахстана и Беларуси), факт остается фактом – «транзитный эффект» не «выстрелил»: если учитывать то, что ежегодно из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу доставляется уже более 17 млн TEU, то объемы перевозок в несколько десятков тысяч контейнеров, доставленных по международным транспортным коридорам (МТК) ЕврАзЭС, крайне малы.

¹ К странам Юго-Восточной Азии относятся: Бруней, Восточный Тимор, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Тайвань, Филиппины.

Оценка совокупного² транзитного потенциала, проведенная экспертами ИК ЕврАзЭС (см. таблицу 2), показывает, что в 2006 году государства-члены не использовали полностью свои потенциальные возможности. Учитывая прогнозируемое увеличение совокупного транзитного потенциала стран Сообщества к 2020 году в 2 раза по сравнению с 2006-м, чрезвычайно остро стоит вопрос о том, смогут ли государства-члены ЕврАзЭС реализовать эту колоссальную возможность.

Таблица 2.
Совокупный
транзитный потенциал
государств-членов
ЕврАзЭС (млн тонн)

Источники:
Расчеты экспертов
Интеграционного
Комитета ЕврАзЭС

| | 2006 | Использование в 2006 | 2020 |
|----------------------------|------|-------------------------|------|
| Беларусь | 100 | 50 (50%) | 150 |
| Казахстан | 36 | 10 (28%) | 100 |
| Кыргызстан | 3.8 | 1.9 (50%) | 6.5 |
| Россия | 80 | 54 (68%) | 150 |
| Таджикистан | 0.2 | 0.18 (90%) | 0.5 |
| Общий потенциал ЕврАзЭС | 220 | 115.8 (51%) | 470 |

Почему это происходит и что можно и нужно сделать для того, чтобы МТК в регионе являлись реальным источником транзитных доходов для государств-членов ЕврАзЭС? Этот вопрос приобретает особую актуальность в связи с реализуемой в Китае программой развития Синьцзян-Уйгурского автономного района «Идти на Запад» (“Go West”), в ходе которой ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров в СУАР, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по суше через страны ЕврАзЭС.

При оценке конкурентоспособности того или иного маршрута необходимо опираться на общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» – «время – сервис – тариф». Основная причина неадекватности транзитных перевозок с использованием сухопутных международных транспортных коридоров государств-членов ЕврАзЭС – это неоспоримые преимущества морского фрахтового пути доставки грузов из восточных и южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Среди основных конкурентных преимуществ морских маршрутов транзита, при сравнении с сухопутными, следует выделить следующие:

- Выгодные тарифы – транснациональные судовые компании (в особенности японские) с дешевым флотом в состоянии предложить минимальные портовые тарифы и фрахтовые ставки (за последние 10 лет объемы морских перевозок увеличились наполовину). Стоимость перевозки, несомненно, зачастую является решающим фактором для отправителей, желающих во что бы то ни стало сократить транспортную составляющую в конечной стоимости продукта для повышения конкурентоспособности товара в стране назначения. В условиях резкого падения (на 90% в 2008 году) Baltic Dry Index, являющегося индикато-

² Под совокупным транзитным потенциалом понимается суммированный потенциал железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего, водного и воздушного видов транспорта.

ром ценообразования услуг по транспортировке сырьевых материалов (нефть, металлы, зерно и т.д.) по морю, тарифы, предлагаемые судовыми компаниями (по крайней мере, в краткосрочной перспективе) являются вне конкурентной досягаемости.

- Клиентоориентированность и соответствие международным стандартам качества – судовые компании, помимо привлекательных тарифов, предлагают отправителям высококачественный сервис, начиная с отслеживания груза в пути и прекрасно развитой логистической сети и заканчивая гарантиями доставки грузов точно в срок, а также сохранностью отправляемого товара. Используются передовые технологии, скидки для постоянных клиентов и т.д.

У сухопутного транзитного пути, однако, есть важное конкурентное преимущество перед морскими перевозками – «фактор времени». Идеальные сроки доставки груза из восточных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожными и автомобильными транспортными коридорами через государства-члены ЕврАзЭС в среднем в 2–2.5 раза меньше, чем при отправке грузов судами через Суэцкий канал. Тем не менее, фактор времени также является в определенной степени спорным, если сроки доставки рассчитывать кумулятивно для крупных партий. Так, по экспертной оценке, в 2007 году средняя контейнероёмкость магистральных судов, работающих в направлении Азия-Европа, по сравнению с 2004 годом выросла на 30% и достигла 7100 TEU. В то же время, по данным ОАО «Казахстан Темир Жолы», в 2007 году в среднем один специальный контейнерный поезд в том же направлении перевозил до 270 TEU (Винокуров и др., 2009:37).

Простые подсчеты не демонстрируют преимущества сухопутного транзита. Однако, небольшие сроки доставки чрезвычайно важны для определенных видов товаров (скоропортящаяся продукция либо срочные заказы «от двери к двери»). К тому же, быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость банковских средств за счет сокращенного срока совершения операции. Иногда каждый день отсрочки платежа является критическим фактором. И тогда, выбирая между низкой ценой перевозки и сжатыми сроками, грузовладелец предпочитает второе. Ускорение доставки означает высвобождение крупных финансовых ресурсов, которые, на период следования груза, фактически замораживаются. Исходя из этого, *мы относим фактор времени к неоспоримому конкурентному преимуществу сухопутных транспортных путей для определенного вида товаров, клиентов и регионов* (например, для стремительно развивающегося СУАР, у которого практически нет альтернатив железнодорожному и автомобильному транзиту).

Путь с препятствиями

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

Выделим основные проблемы, препятствующие развитию полномасштабной интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта на территориях государств-членов ЕврАзЭС. При этом мы исходим из задач, поставленных для выполнения данной работы.

Целесообразно выделить два вида таких проблем – нефизические и физические. Отметим основные, наиболее острые из них.

Под нефизическими барьерами мы понимаем созданные с участием «человеческого фактора» нетехнические барьеры в торговле (*non-technical barriers to trade*). Вот основные из них:

- Длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава);
- Внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров;
- В недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы в странах СНГ – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются³;

Несогласованная миграционная политика – в различных государствах-членах ЕврАзЭС длительность пребывания на их территории водителей-перевозчиков грузов различна.

К барьерам **физического** характера можно отнести следующие:

- устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков;
- заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.);
- недостаточная пропускная способность погранпереходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса;
- разноколейность – государствами-участниками СНГ используется исключительно колея шириной 1520 мм, тогда как в государствах Европы и Азии (КНР, Иран, ЮВА) ширина железнодорожной колеи составляет 1435 мм. Это создает дополнительные сложности из-за нехватки необходимой инфраструктуры (перевалочных центров), а также упомянутой выше пропускной способности погранпереходов;
- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

³ Следует отметить, что мнения экспертов по актуальности данного барьера в регионе различаются. Так, члены Комиссии по транспортным тарифам и Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС не включили «тарифную» проблему в перечень нефизических барьеров.

По нашему мнению, наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существенным задержкам транспорта и несоответствию заявленным срокам доставки груза. Недавние исследования различных экспертных групп подтверждают это утверждение. Так, в последнем докладе Всемирного банка World Development Report (World Bank 2009) отмечается, что совокупное время, затраченное на оформление десятка необходимых для пересечения границ Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана составляет 89, 64 и 82 дня, соответственно. Следует отметить, что показатели подобного удручающего характера эксперты Всемирного банка наблюдают лишь в африканских и центральноазиатских странах.

Исследования, проведенные специалистами ЭСКАТО ООН летом 2008 года, также показывают неутешительную картину. При переходе контейнерного поезда, следующего из восточного Китая (г. Шенчжень) до Европы (г. Пардубице, Чехия), через станцию Достык, что на границе с Казахстаном, время, проведенное на границе, составило более 15 часов; при переходе границы с РФ на станции Илецк поезд задержали на три с половиной дня для прохождения таможенной инспекции.

Наконец, интересным и показательным для выделения актуальности наличия нефизических барьеров является недавний анализ, проведенный Форумом предпринимателей Казахстана в рамках программы оценки показателей содействия торговле и транспорту вдоль транспортных коридоров Центральной/Южной Азии (ТТФРМ). Наблюдатели, присутствовавшие на международном пункте пропуска на границе Казахстана с Китаем (таможенный пункт Хоргос), отмечают, что время, затраченное в среднем на все процедуры контроля на данном пограничном пункте, для грузовых автомашин с импортным грузом составило 12 часов 47 минут, с транзитным грузом – 9 часов 15 минут. Эти показатели в десятки раз превышают время, затраченное на прохождение аналогичных процедур на казахстано-российской и казахстано-кыргызской границах.

Все три исследования подтверждают мнение, что нефизические барьеры являются одной из главных причин потерянного времени при прохождении транзитных и иных грузов по транспортным коридорам в евразийском направлении. Потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и *потеря главного конкурентного преимущества железнодорожных транзитных перевозок перед морскими перевозками.*

Интеграцией по барьерам

Устранение ряда физических барьеров возможно посредством проведения *государственной политики* в сфере развития транспортных систем, таргетирующей наиболее актуальные проблемы, с которыми сталкивается транспортный комплекс той или иной страны. Эти проблемы, в большинстве своем, решаются путем государственного инвестирования в развитие и реформирование транспортной инфраструктуры, а также ликвидацию «узких мест». А каким образом можно устранить нефизические барьеры?

Мы считаем, что *интеграционные объединения* в состоянии решить ряд общих для всех государств-участников той или иной организации нефизических барьеров, путем консолидации общих усилий, направленных на устранение стоящих перед ними проблем, приоритизации взаимовыгодных направлений сотрудничества и других механизмов.

Проведенный анализ инициатив по интеграции транспортных систем рассматриваемых стран показывает, что наблюдается поступательные движения стран-участниц межгосударственных организаций в сторону укрепления интеграционных процессов в сфере транспортной и транзитной политики. Однако, по нашему мнению, в рамках ЕврАзЭС процесс преодоления вышеобозначенных проблем, стоящих перед странами региона на пути к реализации транзитного потенциала, характеризуется более высокой степенью эффективности, ввиду ряда объективных причин:

- государства-члены ЕврАзЭС наиболее привержены идее экономической интеграции, тогда как страны СНГ характеризуются разным уровнем заинтересованности в формировании интеграционной политики. Так например, в сфере единой транспортной системы (ряд государств-участников СНГ являются лишь «номинальными» членами организации и не предпринимают никаких конкретных шагов для дальнейшего развития тесных межгосударственных взаимоотношений). Приведем лишь один пример, свидетельствующий о недостаточной сбалансированности и скоординированности действий всех стран-участников СНГ. На проходившем в Душанбе Совете глав государств Содружества в октябре 2007 года приняли Концепцию о дальнейшем развитии СНГ, призванную стать катализатором во многом замороженных инициатив организации (которые во многом касаются и интеграционных действий стран-участниц в транспортной сфере). Из 12 государств-участников, три страны (Азербайджан, Молдова и Украина) подписали договор с существенными оговорками, в большинстве своем освобождающими их от каких-либо обязательных действий, а еще две страны (Грузия и Туркменистан) не подписали его вовсе (Исполнительный комитет СНГ 2007).
- Таким образом, можно сделать вывод, что Советом по транспортной политике ИК ЕврАзЭС за период функционирования было предпринято гораздо больше конкретных шагов по интеграции национальных транспортных систем рассматриваемых стран. При этом стоит отметить, что положительное воздействие той или иной организации на интеграционные процессы рассматриваются через призму ее влияния на страны ЕврАзЭС; СНГ как организация, включающая в себя более 10 стран бывшего СССР, сделала многое для их интеграции (или, по крайней мере, для предотвращения их дезинтеграции).
- Создание Таможенного союза (ТС), являющееся одним из основных направлений деятельности ЕврАзЭС, олицетворяет наиболее действенный механизм ликвидации нефизических барьеров – обеспечению скорейшего прохождения грузов между странами-участниками Таможенного союза, унификации и сбалансированности тарифной и

таможенной политики с третьими странами и т.д. Таким образом, для наиболее эффективной борьбы с барьерами, мешающими государствам-членам ЕврАзЭС реализовать свой транзитный потенциал, прежде всего, необходимо углубленное взаимодействие стран-участников ТС (на данном этапе – России, Казахстана и Беларуси) в формировании интегрированной транспортной системы и единой транзитной политики. Стоит отметить, что, по заверению генерального секретаря ЕврАзЭС Таира Мансурова, все процедуры, направленные на формирование ТС, выполняются в намеченные сроки, поэтому создание такого союза в 2008–2010 годах «абсолютно реально» (Всероссийское движение за честный рынок 2008).

- «Инициатива 1520» является естественной базой интеграции железнодорожных транспортных систем стран с шириной колеи 1520 мм., и проводимые бизнес-форумы (включая региональный форум Центральной Азии, целиком и полностью посвященный проблемам и перспективам развития железнодорожных сетей региона) зарекомендовали себя как действенный инструмент борьбы с физическими и нефизическими барьерами на железной дороге стран СНГ (и ЕврАзЭС, в частности).
- Наконец, двусторонние соглашения стран Сообщества, несмотря на некую консервативность и конвенциональность, всегда являлись (и являются до сих пор) эффективной базой интеграции государств. Двусторонние отношения представляют собой действенный инструмент достижения общих задач двух субъектов международного права, в случаях, когда поставленные задачи для совместного исполнения имеют практическую привлекательность только для этих государств. Нужно отметить, что даже в таких гомогенных интеграционных объединениях, как ЕврАзЭС, некие противоречия присутствуют. Важно заметить, что двусторонние соглашения внутри многосторонних организаций не противоречат самой идее «интеграционных объединений» – двусторонние и многосторонние соглашения взаимодополняют друг друга.

На наш взгляд, решение задач по интеграции транспортных систем России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана на евразийском континенте возможно на первом этапе путем решения задач внутренней интеграции транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, собственно на пространстве Сообщества. Без решения проблем внутри Сообщества, в региональном масштабе интеграции не произойдет. Подчеркнем, что задача создания на пространстве ЕврАзЭС единого экономического пространства пока не решена.

Несмотря на то, что в рамках работы различных интеграционных объединений было достигнуто немало на пути к устранению целого спектра вышеописанных проблем, является очевидным, что совместными усилиями предстоит еще проделать немалую работу по устранению физических и нефизических барьеров. Кроме этого, государствам-членам ЕврАзЭС необходимо вести совместную, скоординированную инвестиционную политику, направленную на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры, отвечающую взаимным интересам всех стран Сообщества.

Очевидно, что и в этом аспекте ситуация даже внутри организации не является аналогичной для всех участников – нужно понимать, что перспективы развития транзитного потенциала той или иной страны будут диктовать и масштабы инвестиционных средств, которые это государство вложит в совместные инфраструктурные проекты ЕврАзЭС.

Литература

UN ESCAP (2007) *Regional Shipping and Port Development. Container Traffic Forecast 2007 Update*. N.-Y.: UN ESCAP.

World Bank (2009) *World Development Report: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.

World Trade Organization (2008) *International Trade Statistics*. Geneva: WTO.

Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. (2009) *Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше*. Отраслевой обзор №4. Алматы: ЕАБР. Март. <http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.

Всероссийское движение за честный рынок (2008) *Создание Таможенного Союза ЕврАзЭС в 2008–2010 годах абсолютно реально*. 12 июня. <http://www.vdcr.ru/content/view/1032/249/>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.

Исполнительный комитет СНГ (2007) *О концепции дальнейшего развития стран СНГ*. <http://www.cis.minsk.by/webnpa/text.aspx?RN=N90700503#косер>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.