



Отношение населения Казахстана к интеграционным проектам • Перспективы формирования и регулирование грузовой базы трансграничных путей сообщения на территории стран Единого экономического пространства • Проблемы создания валютной зоны в Евразийском экономическом союзе • Правовые основы регулирования интеллектуальной собственности в Евразийском экономическом союзе • Перспективы развития свободной экономической зоны «Меридиан» в условиях новой региональной экономической архитектуры • Хроника региональной интеграции за II квартал 2015 года • Страны региона СНГ: основные макроэкономические показатели и прогнозы

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому развитию и интеграционным процессам на евразийском пространстве. Штаб-квартира банка расположена в Алматы. Его государствами-участниками являются Россия, Казахстан, Армения, Таджикистан, Беларусь и Кыргызстан.

Одна из важнейших задач банка — информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов. Проводятся конференции и «круглые столы», выпускаются отраслевые обзоры, монографии и дайджесты. В 2011 году начал свою работу Центр интеграционных исследований ЕАБР. На центр возложена организация исследовательской работы, подготовки докладов и рекомендаций правительствам государств — участников банка по проблематике региональной экономической интеграции. Среди приоритетов ЦИИ — развитие собственной базы количественных исследований в виде модельного аппарата и уникальных баз данных. За четыре полных года работы в партнерстве с Евразийской экономической комиссией, ведущими экспертами, научно-исследовательскими центрами и институтами ЦИИ ЕАБР реализовано несколько десятков проектов. Издано более 30 печатных и электронных докладов, находящихся в открытом доступе.

Ежеквартально выходит научно-аналитический журнал «Евразийская экономическая интеграция». Сегодня «ЕЭИ» — это один из ведущих научно-практических ресурсов и дискуссионных площадок по актуальным проблемам евразийской интеграции, более 5 тыс. регулярных читателей и 150 авторов, полная доступность контента и постоянно растущая цитируемость. Журнал входит в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) и доступен на порталах e-library и КиберЛенинка (проект Российской государственной библиотеки в режиме Open Access). Материалы журнала индексируются порталом Google Scholar.



ЕЭИ

Евразийская экономическая интеграция
Научно-аналитический журнал



№ 3 (28) август '15

ЕЭИ Евразийская экономическая интеграция

Научно-аналитический журнал
№ 3 (28) август '15

Выходит ежеквартально с октября 2008 г.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Министерство связи и массовых коммуникаций Российской Федерации). Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ ФС77-36050 от 22 апреля 2009 г.

Учредитель: Евразийский банк развития

Адрес:

191014, Россия, Санкт-Петербург, ул. Парадная, 7
Центр интеграционных исследований ЕАБР
Телефон: +7 (812) 320-44-41 (доб. 2413)
E-mail: centre@eabr.org, editor@eabr.org

Редакционная коллегия:

С.Н. Алпысбаева, д.э.н., Институт экономических исследований (Казахстан)
Е.Ю. Винокуров, д.э.н., главный редактор, ЕАБР
М.Ю. Головнин, д.э.н., Институт экономики РАН
А.В. Кузнецов, д.э.н., член-корр. РАН, ИМЭМО РАН
А.М. Либман, д.э.н., Германский институт международной политики и безопасности
К.В. Онищенко, ЕАБР
Б.И. Ракишева, к.соц.н., ЦЕССИ-Казахстан
И.Э. Точицкая, к.э.н., ИЦ ИПМ (Беларусь)
А.А. Широ́в, к.э.н., Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН

Выпускающий редактор: К.В. Онищенко, ЕАБР
Ответственный секретарь: Е.В. Гариб

Тираж: 300 экз.

Электронная рассылка: 3500 адресов (editor@eabr.org)

Оформление бесплатной подписки на электронную версию: <http://eabr.org/r/subscriber/index.php>

Архив журнала доступен на сайте ЕАБР <http://eabr.org/r/research/publication/eei/>

Статистика просмотров страницы журнала в сети Интернет:

6000 посещений (по данным Google Analytics в IV квартале 2014 года)

© Евразийский банк развития, 2015

Дизайн, верстка и подготовка к печати: Дизайн-студия «Аэроплан». www.airoplan.ru

В оформлении обложки использован коллаж на основе картины Джино Северини, «Train de la Croix Rouge traversant un village», 1915 г.

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования статей ссылка на журнал обязательна. Точка зрения авторов статей не отражает позицию Евразийского банка развития и может не совпадать с мнением редакционной коллегии журнала.

Подписано в печать 14.08.2015.

Гарнитура Plumb, FreeSet, Georgia. Формат 170x240 мм, усл. п.л. 7.

Отпечатано в типографии PSP-print.

СОДЕРЖАНИЕ

№ 3 (28) 2015

СТАТЬИ

Отношение населения Казахстана к интеграционным проектам

А.К. Садвокасова

Три тысячи респондентов дали ответ на вопросы исследователей о том, как они относятся к вступлению Казахстана в Таможенный союз и ВТО.

5

Перспективы формирования и регулирования грузовой базы трансграничных путей сообщения на территории стран Единого экономического пространства

А.А. Медков, К.Х. Зоидов, З.К. Зоидов

Эффективное функционирование таможенных органов является необходимым условием реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС.

13

Проблемы создания валютной зоны в Евразийском экономическом союзе

Д.И. Кондратов

Существует ли в ЕАЭС объективная основа для создания валютного союза, подобного европейскому?

49



ПРАКТИКА ИНТЕГРАЦИИ

Правовые основы регулирования интеллектуальной собственности в Евразийском экономическом союзе

С.Б. Алиев, Е.Ю. Измайлова

Как решается проблема использования «советских» товарных знаков и других тождественных знаков, имеющих различных правообладателей в государствах Союза? Что представляет собой Концепция развития охраны и защиты прав интеллектуальной собственности в ТС и ЕЭП, и сможет ли она стимулировать инновационную деятельность и развитие высокотехнологичных производств?

65

Перспективы развития свободной экономической зоны «Меридиан» в условиях новой региональной экономической архитектуры

Н. Манукова, М.Ю. Ильина

По мнению авторов, интеграция Армении в экономику ЕАЭС должна осуществляться поэтапно, через узкий круг наиболее перспективных отраслей национальной промышленности.

76

СОДЕРЖАНИЕ

№ 3 (28) 2015

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

86

Хроника региональной интеграции за II квартал 2015 года

Г.А. Имамниязова

105

Страны СНГ: основные макроэкономические показатели и прогнозы

К.С. Федоров



ОТНОШЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ КАЗАХСТАНА К ИНТЕГРАЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ



Айгуль
Садвокасова

Айгуль Какимбековна Садвокасова — д. с. н., руководитель Центра по изучению межэтнических и межконфессиональных исследований Академии государственного управления при президенте Республики Казахстан (Астана). Автор более 80 публикаций по вопросам государственной политики в общественной сфере, государственной службы Казахстана, регулирования межэтнических отношений.

Электронная почта: aigul-kaz@yandex.ru

Popular perception of integration projects in Kazakhstan

Aygul Sadvokasova

The article relies on the findings of sociological surveys examining matters perceived as important by general public in Kazakhstan and measuring prevalent attitudes towards high-profile integration projects: the Customs Union, the Eurasian Economic Union, and the World Trade Organization. It is noted that people are generally well aware of, and supportive of Kazakhstan's participation in, those projects. Accordingly, there exists an opportunity to make productive use of that vote of confidence throughout the stage of emergence and development of multilateral integration relations and adjustment of the country's population to economic changes.

Key words: integration processes, Customs Union, Eurasian Economic Union, public opinion.

JEL: F15, F13, O53

В данной статье на основе результатов социологических исследований по актуальным для казахстанского общества вопросам показано отношение населения республики к интеграционным проектам: Таможенному союзу, Евразийскому экономическому союзу, Всемирной торговой организации. Отмечается высокий уровень информированности населения об этих процессах и поддержка участия в них Казахстана. Это позволяет использовать кредит доверия на этапе становления и развития многосторонних интеграционных отношений, а также адаптации населения к экономическим изменениям.

Ключевые слова: интеграционные процессы, Таможенный союз, Евразийский экономический союз, общественное мнение.

Казахстан является инициатором и активным участником интеграционных процессов на региональном и глобальном уровне. Выступая в МГУ им. М.В. Ломоносова в 1994 году, президент



Казахстана Н.А. Назарбаев первым из лидеров на постсоветском пространстве озвучил идею создания евразийского интеграционного проекта: «Назрела необходимость в переходе на качественно новый уровень взаимоотношений наших стран на основе нового межгосударственного объединения, сформированного на принципах добровольности и равноправия. Таким объединением мог бы стать Евразийский союз».

Через 20 лет, в 2014 году, выступая в том же Московском государственном университете, Н.А. Назарбаев отметил позитивные тенденции открытого евразийского пространства: «Ежегодно десятки тысяч граждан Казахстана, России и Беларуси, а также ряда других стран СНГ пользуются равными правами на обучение в вузах наших государств, трудоустройство и получение неотложной медицинской помощи. Расширяются условия для ведения малого и среднего бизнеса гражданами одного государства на территории других стран-участниц. Евразийская интеграция дает много преимуществ для плодотворного развития культурно-гуманитарных связей, туризма. Все это конкретные выгоды для миллионов людей. И сейчас уже невозможно представить, что ничего этого могло бы и не быть».

В мае 2014 года в Астане подписан Договор между Казахстаном, Россией и Беларусью о создании Евразийского экономического союза. В январе 2015 года к ЕАЭС присоединилась Армения, а в настоящее время идет подготовка к вступлению Кыргызстана.

В июне 2015 года закончились переговоры о вступлении Казахстана во Всемирную торговую организацию. Заявка на вступление была подана 29 января 1996 года. Переговоры велись в течение 19 лет, что свидетельствует о сложности процессов глобальной экономической интеграции.

В обращении к нации в связи с завершением переговоров президент Казахстана заявил: «Вступление в ВТО будет способствовать нашей интеграции в мировую экономику, вхождению в тридцатку ведущих стран мира и выполнению Плана нации «100 конкретных шагов».

Эти процессы активно обсуждаются в средствах массовой информации, проецируются на массовое сознание через призму личностных ожиданий и суждений. Интеграционные процессы для жителей Казахстана осязаемы и реальны, поскольку открытость экономического, образовательного, культурного пространства создает новые типы сотрудничества.

Обсуждение этих вопросов экспертами и политиками на страницах СМИ, на круглых столах и конференциях отражает как позитивные, так и негативные суждения, создает информационный фон интегра-

ционных процессов. Общественное мнение рядовых граждан имеет огромное значение, так как в нем в определенной степени проецируется весь спектр различных мнений, обстоятельств, отношений.

Исследователи Казахстана и России отмечают позитивные оценки интеграционных процессов среди жителей Казахстана. Так, Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития в опросе, проведенном в апреле-мае 2014 года, зафиксировал, что в Казахстане 84% респондентов поддерживают вступление в Евразийский экономический союз.

Генеральный директор политологического центра «Север-Юг» Юлия Якушева в феврале 2015 года в ходе круглого стола на тему «Евразийская экономическая интеграция: экспертный взгляд» отметила, что около 80% населения Казахстана осознанно поддерживает интеграционные процессы: «Население Казахстана очень подробно знает эти процессы, и уровень владения информацией касательно евразийской интеграции достаточно высок».

Интеграционные оценки и ожидания казахстанцев были важны для нашего проекта, посвященного исследованию межэтнической ситуации в Казахстане*. Этот аспект интересен с точки зрения изучения факторов влияния на межэтнические процессы и общественные настроения.

В рамках проекта респондентам были заданы вопросы об их отношении к интеграционным процессам, что позволило определить степень поддержки сотрудничества в новом формате. Общая выборка составила 3 тыс. респондентов, она репрезентирует население Казахстана по основным социально-демографическим параметрам с охватом городского и сельского населения во всех регионах страны. Исследование проводилось методом face-to-face (интервью) по стандартизированной анкете на казахском и русском языках.

Респондентам задавали вопрос: «Как Вы относитесь к вступлению

Варианты ответов	Полностью поддерживаю, %	Поддерживаю, %	Не поддерживаю, %	Полностью не поддерживаю, %	Затрудняюсь ответить, %
Таможенный союз	30.6	55.2	1.9	1.3	11
Евразийский экономический союз	23.8	60.7	1.7	1.5	12.3
Всемирная торговая организация	22.2	54.8	7.7	1.2	14.1

Таблица 1. Как Вы относитесь к вступлению Казахстана в следующие междуна-родные организа-ции и объединения?

* См. подробнее: Комплексные социологические исследования по вопросам межэтнической толерантности и общественного согласия (2014–2015).



Рисунок 1. Поддерживаете ли Вы создание Евразийского экономического союза? (%)

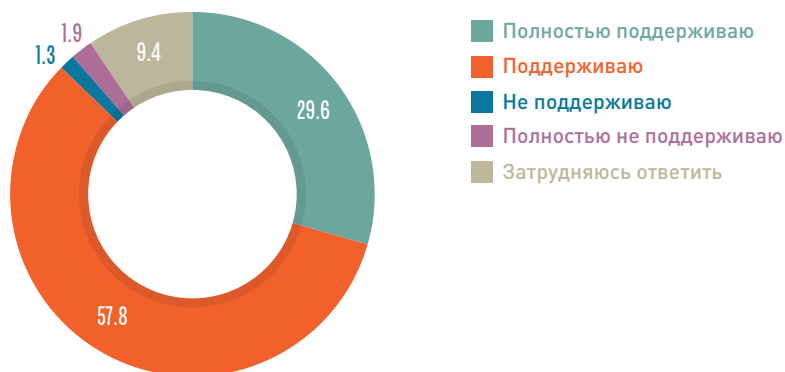
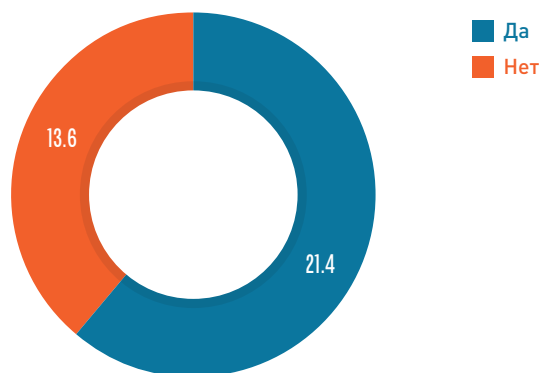


Рисунок 2. Знаете ли Вы о подписании договора о Евразийском экономическом союзе? (%)



Казахстана в следующие международные организации и объединения?». В категориях ответов было предложено выразить свое отношение к трем организациям: Таможенный союз, ЕАЭС, ВТО. В результате *вступление* Казахстана в Таможенный союз поддержали 85,8%, в Евразийский экономический союз — 84,5%, во Всемирную торговую организацию — 77% респондентов.

Создание же Евразийского экономического союза, официально вступившего в действие с 1 января 2015 года, поддержало 29,6% и полностью поддержало 57,8%. Суммарный показатель положительных ответов составил 87,4% всех опрошенных.

Не поддерживали данную идею 3,2% респондентов. Чуть более 9% затруднились ответить на этот вопрос (см. рисунок 1).

Большинство участников исследования (65%) на момент проведения опроса были осведомлены о подписании договора о создании Евразийского экономического союза, которое проходило в Астане в мае 2014 года.

Не знали о данном событии 21,4% опрошенных (см. рисунок 2).

В возрастном разрезе наиболее осведомленными оказались ре-

Возраст	От 18 до 29 лет	От 30 до 45 лет	От 46 до 60 лет	От 61 и старше
Да	60.2	65.8	70.1	64.9
Нет	22.2	22.3	17.5	24.4
Затрудняюсь ответить	17.6	11.9	12.4	10.7

Таблица 2. Знаете ли Вы о подписании договора о Евразийском экономическом союзе? (возрастной срез, %)

Образование	Незаконченное среднее	Среднее	Среднее специальное	Незаконченное высшее образование	Высшее	Ученая степень	Отказ от ответа
Да	56.3	61.4	63	59.7	74.1	75	35.7
Нет	27.7	24.8	24.7	21.8	12.8	5	42.9
Затрудняюсь ответить	16.1	13.9	12.3	18.4	13.1	20	21.4

Таблица 3. Знаете ли Вы о подписании договора о Евразийском экономическом союзе? (уровень образования, %)

спонденты в возрасте от 30 до 45 лет и от 46 до 60 лет. Показатели положительных ответов данных возрастных категорий составили 65.8% и 70.1% соответственно (см. таблицу 2).

В разрезе уровней образования наиболее информированными являются респонденты с высшим образованием — 74.1% и ученой степенью — 75%.

Поддерживают подписание договора о ЕАЭС 45.9% респондентов. Противоположной позиции придерживаются 12.9% опрошенных (см. таблицу 4).

Затруднились ответить на этот вопрос 40.2%, что показывает недостаточное владение информацией о факте подписания такого договора.

В возрастном срезе наибольший уровень поддержки наблюдается среди представителей старшего и среднего поколения. Чуть более половины респондентов в возрасте от 46 до 60 лет и половина опрошенных возрастной группы от 61 года и старше однозначно поддерживают создание ЕАЭС.

Меньший уровень поддержки и большее количество затруднив-

Варианты ответов	%
Да	46.9
Нет	12.9
Затрудняюсь ответить, не знаю	40.2
Итого	100

Таблица 4. Поддерживаете ли Вы подписание договора о Евразийском экономическом союзе?



Таблица 5. Поддерживаете ли Вы создание Евразийского экономического союза? (возрастной срез, %)

Возраст	От 18 до 29 лет	От 30 до 45 лет	От 46 до 60 лет	От 61 и старше
Да	41.3	47.3	51.3	50.9
Нет	13.4	13.6	10.8	13.5
Затрудняюсь ответить	45.3	39.1	37.9	35.6

Таблица 6. Поддерживаете ли Вы создание Евразийского экономического союза? (образование, %)

Образование	Незаконченное среднее	Среднее	Среднее специальное	Незаконченное высшее образование	Высшее	Ученая степень	Отказ от ответа
Да	31.3	46.7	45.5	39.3	53.1	45	42.9
Нет	17	12.9	13.9	11.7	10.8	30	21.4
Затрудняюсь ответить	51.8	40.5	40.6	49	36.1	25	35.7

Таблица 7. Почему поддерживаете?

Варианты ответов	%
Для будущего страны	27.2
Развитие экономики	15.9
Откроются границы	8.8
Будет больше товаров	8.7
Укрепление дружбы между странами	5.6
Расширится рынок труда	5.3
Надеемся на лучшее	4.3
Больше возможностей для работы и учебы молодежи	0.9
Политику президента поддерживаю	0.9
Все республики в единое государство	0.9
Наше государство придет к стабильности	0.6
Хорошие отношения с Россией	0.3
Затрудняюсь ответить	20.6
Итого	100

Примечание: на данный вопрос отвечают только те респонденты, которые поддерживают подписание договора о Евразийском экономическом союзе — 1406 респондентов (46.9%), записано со слов респондентов.

шихся ответить зафиксированы в возрастной группе от 18 до 29 лет и от 30 до 45 лет (см. таблицу 5).

В образовательном срезе создание ЕАЭС чаще поддерживается респондентами с высшим образованием — 53.1%.

Респонденты, поддерживающие подписание договора, считают, что этот факт положительно скажется на будущем страны, разви-

Варианты ответов	%
На все возрастут цены	14.7
От этих договоров никакой пользы народу	15.2
Это приведет к кризису	4.9
Проблемы с рабочими местами	3.6
У нас и так все хорошо	3.4
Ухудшится криминальная обстановка	1.8
Это надо только правительству	2.6
Другие	0.6
Затрудняюсь ответить	53.2
Итого	100

Таблица 8. Почему не поддерживаете?

Примечание: на данный вопрос отвечают только те респонденты, которые не поддерживают подписание договора о Евразийском экономическом союзе — 387 респондентов (12.9%), записано со слов респондентов.

тии экономики, позволит открыть границы, расширит рынок труда и укрепит дружбу между странами (см. таблицу 7).

Противники Евразийского экономического союза считают, что возрастут цены, появятся проблемы с рабочими местами, возникнет угроза кризиса и так далее (см. таблицу 8).

Четверть опрошенных отметили, что на их жизнь подписание договора не повлияет никак (25.2%). Дополнительные возможности для поиска работы вне Казахстана увидели 22.7%.

Увеличения количества товаров на потребительском рынке ожидали 20.4%. Назывались также улучшение качества обслуживания, повышение конкуренции на рынке труда, рост цен (см. таблицу 9).

В целом казахстанцы в большинстве своем положительно относятся к вопросам интеграции и видят в этом позитивные изменения.

Наиболее информированная и позитивно настроенная часть насе-

Варианты ответов	%
Никак не повлияет	25.2
Будет больше возможностей найти работу вне Казахстана	22.7
Будет больше товаров на рынке	20.4
Улучшится качество обслуживания	9.6
Повысятся цены на товары и услуги	7.8
Повысится конкуренция и будет сложно найти работу	5.2
Много перемен к лучшему	-
Затрудняюсь ответить	9.1
Итого	100

Таблица 9. Как Вы думаете, каким образом повлияет подписание данного договора на Вашу жизнь?



ления — люди активного экономического возраста с высшим образованием.

По мере углубления процессов экономической интеграции будут развиваться контакты в сфере бизнеса, капитала, рынка труда. В исследованиях отношения населения к интеграционным процессам следует ближе подойти к оценке этих вопросов. Полученные результаты позволят понять эффективность и тенденции экономической интеграции на евразийском пространстве.

Не менее интересной темой является вступление в ВТО. Однако в настоящее время нет подробных оценок ожиданий со стороны общественного мнения.

В совокупности данные вопросы требуют проведения мониторинга, так как глубокая интеграция может привести к изменению не только экономического поведения людей, но и расширит социально-культурное пространство. Здесь будет интересно изучить восприятие населением стран-участниц друг друга.

ЛИТЕРАТУРА

Ахметов М. (2015) Российский эксперт: Население Казахстана на высоком уровне владеет информацией о евразийской интеграции. *КАЗИНФОРМ*, 19 февраля. Доступно на: <http://www.kazinform.kz/rus/article/2747789>

Назарбаев Н. (1994) Выступление в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова. 29 марта. Доступно на: http://eurasia.org/nazarbaev_msu_1994/

Назарбаев Н. (2014) Выступление в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова. От идеи Евразийского союза — к новым перспективам евразийской интеграции. 28 апреля. Доступно на: http://www.akorda.kz/ru/page/page_216601_vystuplenie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-a-nazarbaeva-v-moskovskom-gosudarstvennom-universit

Назарбаев Н. (2015) Обращение главы государства к народу Казахстана в связи с завершением переговоров о вступлении во Всемирную торговую организацию. 22 июня. Доступно на: <http://24.kz/ru/novosti2/glavnye-novosti/item/70559-glava-gosudarstva-obratilsya-k-narodu-kazakhstana-v-svyazis-zaversheniem-peregovorov-o-vstuplenii-v-vto>

ЦИИ ЕАБР (2014) Интеграционный барометр ЕАБР-2014. Доклад № 25. Санкт-Петербург: ЕАБР. Доступно на: http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsСП/integration_barometer/index.php?id_16=42458

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАН ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА



Алексей Медков



Кобилжон Зоидов



Зафар Зоидов

Алексей Анатольевич Медков — к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований транзитной экономики Лаборатории мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 100 научных работ, в том числе 10 монографий. Специализируется в области экономики и финансов государственного сектора экономики и отраслей производственной инфраструктуры, процессов финансово-промышленной интеграции, корпоративизации и развития государственно-частных отношений в отраслях производственной инфраструктуры, прежде всего на рынке железнодорожных перевозок и в дорожном хозяйстве. Сфера научных интересов: эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитной системы в странах постсоветского пространства, процессы глобализации и интеграции мирового хозяйства, организация транспортных связей для обслуживания внешней торговли на дальние расстояния. Электронная почта: medkov71@mail.ru

Кобилжон Ходжиевич Зоидов – к.ф.-м.н., доцент, заведующий Лабораторией мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 300 научных работ, в том числе 27 монографий. Специалист в области экономико-математического моделирования, становления и развития теории трансформационного кризиса переходной экономики; моделирования циклических процессов в национальной экономике; теории методологии формирования эффективной эволюционной модели рыночной экономики в странах СНГ; макроэкономических и отраслевых проблем формирования инновационной экономики; методологии неравновесного анализа экономической системы в условиях интеграции и глобализации. Сфера научных интересов: эволюционно-институциональная организация экономики стран постсоветского пространства, циклическая динамика и структура народного хозяйства.

Электронная почта: kobiljonz@mail.ru

Зафар Кобилджонович Зоидов – научный сотрудник Лаборатории мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 70 научных работ, в том числе трех монографий. Сфера научных интересов: социально-экономические проблемы формирования и функционирования рыночной экономики в России и других странах постсоветского пространства; экономико-математическое моделирование; проблемы становления и развития теории трансформационного кризиса переходной экономики; проблемы моделирования циклических процессов в национальной экономике; проблемы формирования эффективной модели рыночной экономики в странах СНГ; макроэкономические и отраслевые проблемы формирования инновационной экономики; проблемы неравновесного анализа экономической системы трансформационной экономики в условиях глобального финансового кризиса; проблемы повышения конкурентоспособности российского бизнеса в странах постсоветского пространства в условиях интеграции и глобальной нестабильности.

Электронная почта: zafar2608@mail.ru

Prospects of creation and regulation of a cargo base for transboundary communication lines in the territory of single economic space

Aleksey Medkov, Kobilzhon Zoidov, Zafar Zoidov

The article deals with pressing issues related to organizational and institutional regulation of state border crossing and completion of customs formalities in the course of exportation, importation and transit transportation of cargoes within Russia and in the territory of the Eurasian Economic Union (EAEU). It is established that realization of the EAEU transit potential is contingent upon efficient operation of customs bodies. The article lists technical, technological, institutional and organizational barriers hampering transboundary transportation of cargoes. It also touches upon institutional and organizational challenges which affect deployment of all necessary facilities at border crossing points, and the consequences of application of unified shipping documents and implementation of electronic data transfer forms. Special attention is paid to reviewing exemplary events and daily routines designed to minimize the time

required to complete customs formalities and reduce transaction costs associated with transboundary movement of cargoes. The authors analyze market advantages and disadvantages of key communications construction and modernization projects in Central Asia, and formulate conditions precedent to creation in specific states of transportation corridor intersections and establishment of transportation and logistical centers (hubs). It is demonstrated that, even though various countries vie for the right to become such centers, it is in their common interest to maximize utilization of the entire transportation and transit potential of the region, thereby assuring steady performance of their transit economies.

Key words: EAEU, transit, transboundary transportation, transportation potential, barriers

JEL: F15, L92, N74, N75, O18

В статье рассматриваются актуальные проблемы организационно-институционального регулирования процессов пересечения государственной границы и совершения таможенных операций при экспортно-импортных и транзитных перевозках грузов в России и на территории Евразийского экономического союза. Показано, что эффективное функционирование таможенных органов является необходимым условием реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС. Приведен перечень технических, технологических, институциональных и организационных барьеров трансграничных перевозок грузов. Затрагиваются институционально-организационные проблемы обустройства пограничных пунктов пропуска, последствия применения унифицированных перевозочных документов, внедрения электронных форм передачи информации. Особое внимание уделено анализу показательных акций и повседневной практики сокращения времени таможенных процедур, снижения транзакционных издержек трансграничного движения грузов. Проанализированы рыночные преимущества и недостатки основных проектов строительства и модернизации путей сообщения в Центральной Азии, выявлены предпосылки создания на территории конкретных государств мест пересечения транспортных коридоров, формирования транспортно-логистических центров (узлов). Показано, что, хотя государства конкурируют за право стать такими центрами, их общий интерес заключается в максимальном использовании всего транспортно-транзитного потенциала региона, что обеспечивает стабильность функционирования транзитной экономики.

Ключевые слова: ЕАЭС, транзит, трансграничные перевозки, транспортный потенциал.



ВВЕДЕНИЕ

Транспортно-транзитная экономика (транзитная экономика) — это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей и водных ресурсов, грузов и пассажиров, а также оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния (Цветков, Зойдов, Медков, 2014).

Использование территории страны или интеграционного образования для транзитных перевозок грузов и пассажиров является не только следствием их выгодного географического положения, но и показателем благоприятной социально-экономической ситуации, развитости техники и технологии транспортно-логистических операций, приемлемой институционально-организационной среды, включающей, прежде всего, эффективность осуществления таможенных и других контрольных операций.

Следует обратить внимание на взаимное влияние и синергетический эффект экспортно-импортных и транзитных торговли и перевозок. Обслуживание транзита должно быть связано с активным участием в мировом товарообмене. В настоящее время Россия активно включена в мировые товарообменные процессы, несмотря на все внешнеполитические и финансово-экономические сложности.

Для удобного и эффективного получения доходов от транспортно-транзитной деятельности желательна *концентрация торговой активности в ограниченных и немногочисленных местах*. Однако это требование вступает в противоречие с необходимостью расширения круга получателей таких доходов. Это обуславливает высокую роль государственных органов управления в транзитной экономике.

Взимание пошлин и получение доходов являются необходимым условием и стимулом развития транспортно-транзитной системы. Необходима разработка и функционирование *механизма генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности* в виде пошлин, сборов, подношений, доходов от посреднической деятельности и обслуживания транспортных потоков, предоставления перевозочных средств, обеспечения безопасности. Для роста благосостояния государства доходы от этой деятельности должны распределяться и перераспределяться среди широких слоев населения, преимущество в виде оплаты предоставления товаров и услуг, создаваемых на высокотехнологической основе. Однако коррумпция на границе, поборы в пути следования и даже грабежи перевозимых грузов являются неформальными способами присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности.

Снижение транспортных тарифов в глобальной экономике («смерть расстояний») уничтожает естественные заградительные барьеры в виде удаленного географического положения государства и делает затруднительным развитие внутреннего производства. Совершенствование путей сообщения и перевозочных технологий, необходимых для развития транзитной экономики, будет способствовать дальнейшему «уничтожению расстояний».

Формирование и расширение грузовой базы международных транспортных коридоров требует приложения усилий на наднациональном, государственном и корпоративном уровне по привлечению крупных грузовладельцев на пути сообщения, проходящие по терри-

тории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Главным «барьерным» местом на пути движения экспортно-импортных и транзитных потоков грузов является несовершенство таможенных процедур, сознательное создание дефицита государственных услуг при пересечении товарами границы.

Актуальные социально-экономические и институционально-организационные процессы на постсоветском пространстве характеризуются разнонаправленными тенденциями. С одной стороны, происходит создание интеграционных объединений. Речь идет не только о начале функционирования с 1 января 2015 года Евразийского экономического союза в составе России, Казахстана и Беларуси с присоединением Армении, Кыргызстана, а впоследствии, возможно, и Таджикистана. На пространстве бывшего СССР происходят и другие интеграционные процессы, прежде всего функционирование экономики стран Балтии в составе Европейского союза (ЕС), стремление Украины и Молдовы к ассоциации с ЕС. Можно по-разному относиться к политической стороне этих процессов, но для функционирования транспортных систем они имеют большое значение и вполне предсказуемые последствия.

С другой стороны, налицо процессы дезинтеграции, нарастание противоречий между государствами на постсоветском пространстве, в первую очередь связанных с военно-политическим конфликтом на юго-востоке Украины, присоединением Крыма к России, введением режима взаимных экономических санкций. Причем последствиями этого конфликта являются не только рост взаимного недоверия между непосредственными участниками конфликта, а также между Россией и развитыми странами мира, но и увеличение противоречий внутри ЕАЭС, со странами Балтии, Молдовой и другими.

Появились проблемы с пропуском через территорию Беларуси и Казахстана товаров, попавших в списки запрещенных к ввозу в Россию, что приводит к возрождению контроля на внутренних границах ЕАЭС. Не меньшую проблему представляет увеличившаяся в результате девальвации рубля ценовая привлекательность российских товаров, что побуждает, например, власти Казахстана искать механизмы защиты внутреннего рынка.

Анализируя интеграционные процессы на постсоветском пространстве, нельзя не отметить, что они идут в институционально-организационных условиях, соответствующих терминам в работе Д. Норта, Д. Уоллиса, Б. Вайнгаста (Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011), то есть не порядкам с открытым доступом, а, скорее, зрелым естественным государствам. Характерной особенностью таких систем является то, что «использование естественным государством привилегий и рент для поддержания господствующей коалиции требует ограниченного доступа, который предупреждает появление оппозиционного гражданского общества, способного повлиять на политику правительства»



(Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011). А «ограниченный доступ также означает, что новые источники ренты обычно находятся в руках правящей коалиции» (Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011).

В таких институционально-организационных условиях любые интеграционные процессы неизбежно будут рассматриваться различными группами элит с точки зрения возможности создания и присвоения рентных доходов. Уже есть примеры использования противоречий между нормативными актами Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и российским законодательством в области продления сроков службы железнодорожного подвижного состава, чему будет посвящено отдельное исследование. То же самое можно сказать и в отношении таможенных и других форм контроля трансграничных грузопотоков.

Борьба за контроль трансграничного движения грузов может быть отражением соперничества властных группировок, создания коалиций и поддержания относительной стабильности в естественном государстве.

В то же время, как свидетельствует история, эффективная таможенная и транспортная политика может быть основой становления и устойчивого развития высокотехнологичной экономики с возрастающей отдачей от факторов производства.

Одна из задач статьи — выявление важных институционально-организационных особенностей трансграничных перевозок грузов в условиях интеграционных процессов на постсоветском пространстве.

1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Используемые таможенными органами технологии не позволяют оперативно досматривать груз. Погранпереходы оснащены устаревшим оборудованием, в контролирующих службах недостаточно развиты системы электронного документооборота. Наибольшую трудность для таможенного контроля представляет проверка содержимого крупногабаритных грузов — авиационных, морских и железнодорожных контейнеров. Таможенный контроль в этом случае предполагает проведение целого комплекса трудоемких и длительных разгрузочно-погрузочных работ, на что уходит в среднем по два-три часа. Расходы на проведение погрузочно-разгрузочных операций ложатся на перевозчика и, в конечном счете, на грузополучателя.

Институционально-организационные направления обустройства пограничных пунктов пропуска включают:

- разработку, использование и совершенствование механизма государственно-частного партнерства;
- определение источников финансирования и их структуры (например, введение «окрашенных налогов»);
- минимизацию нецелевого и неэффективного использования средств;
- противодействие практике создания дефицита государственных услуг;
- повышение эффективности работы контролирующих служб.

Примером использования механизма государственно-частного партнерства при обустройстве пограничных пунктов пропуска является строительство офисных помещений для контролирующих служб за счет средств государственного бюджета, сопровождающееся возведением силами коммерческих структур транспортно-логистических терминалов, созданием сервисной инфраструктуры: гостиниц, кафе, магазинов и так далее.

1.1. ПРОБЛЕМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ И ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится до 30–35% от всех перевозимых в России импортных грузов. Государственную границу пересекают 200 грузовых составов в сутки. Все эти поезда проходят проверку на приграничных таможенных пунктах как до их подхода к государственной границе, так и после ее пересечения.

Одним из факторов, обеспечивающих электронный документооборот при пересечении грузовых поездов границы Таможенного союза, является внедрение системы предварительного информирования таможенных органов о товарах, пересекающих таможенную границу. Предварительное информирование повышает качество контроля, поскольку позволяет более обоснованно принимать решения как при совершении таможенных операций непосредственно при пересечении границы, так и впоследствии при дальнейшем контроле.

Внедрение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза автомобильным транспортом, привело и к некоторым положительным результатам: сокращению времени, необходимого для проведения таможенными органами государственного контроля в пунктах пропуска, в среднем на 30 минут. В настоящее время оно составляет 53 минуты, включая проведение таких видов государственного контроля, как са-



нитарно-карантинный, карантинный фитосанитарный, ветеринарный и транспортный контроль.

С 1 октября 2014 года вступило в силу решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 года № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом», согласно которому в отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, введено обязательное предварительное информирование. Данная процедура должна обеспечить ускоренную обработку грузов, следующих в поездах через приграничные пункты пропуска.

Безбумажная технология в форме предварительного информирования позволит сократить время на обработку грузовых составов в два раза и более — с 210 до 60–90 минут, а в зонах, где продвигаются однородные грузы, до 15 минут.

Железнодорожные перевозки грузов имеют свои особенности, например:

- в составе можно разместить большое количество контейнеров с грузами, принадлежащими разным компаниям;
- перевозчик не всегда владеет всей информацией о перевозимых грузах;
- из-за ошибки или нарушения правил владельцем одного контейнера на границе задерживают весь состав;
- пропускная способность железнодорожных погранпереходов ограничена, в том числе из-за того, что на таможенную обработку составов требуется длительное время; например, через пункт пропуска Светогорск за сутки проходят всего шесть пар поездов.

1.2. ПРИМЕНЕНИЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ФОРМ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ О ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ТОВАРАХ: ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ АКЦИИ И ПОВСЕДНЕВНАЯ ПРАКТИКА

На железнодорожном транспорте реализуются пилотные проекты, проводятся показательные акции по сокращению времени прохождения таможенных процедур, технологических операций на железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП). Закрепление полученных результатов на длительный срок, как правило, обусловлено использованием услугами компаний, связанных с ОАО «РЖД»: ПАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ООО «Проектный офис ОТЛК».

По словам заместителя начальника Центра по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Ю. Сиротича, применение системы предва-

рительного информирования о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом, позволило сократить сроки перевозки контейнеров из Китая. Так, на станции Забайкальск прохождение всех процедур (как таможенных, так и технологических) при трансграничном движении ускоренного контейнерного поезда сократилось с 16–18 до 10 часов (Можаровская, 2014).

В марте 2014 года на ЖДПП Забайкальск началось проведение таможенных операций в отношении контейнерных поездов, которые курсируют из КНР в страны Евросоюза, в рамках пилотного проекта ООО «Проектный офис ОТЛК» (Россия, Казахстан и Беларусь) и DHL Global Forwarding (Германия). Время оформления первых четырех поездов по станции Забайкальск во взаимодействии с таможенным постом ЖДПП Забайкальск Читинской таможни составило от 12 часов (минимальное) до 18 часов (максимальное) (РЖД-Партнер, 2014).

С февраля 2011 года на российско-монгольском ЖДПП Наушки осуществляется добровольное предварительное информирование о перемещаемых грузах. К середине 2014 года доля предварительно задекларированных товарных партий составляла 98% (РЖД-Партнер, 2014).

В настоящее время на ЖДПП Бусловская, расположенном на границе России с Финляндией и обслуживаемом Выборгской таможней, необходимо в среднем не менее трех часов на осуществление таможенного контроля в отношении товаров, прибывающих в составе одного поезда. Значительно меньший срок прохождения грузов через этот ЖДПП в отличие от российско-китайских переходов объясняется отсутствием перегрузочных операций вследствие одинаковой ширины железнодорожной колеи в России и Финляндии. Использование предварительной информации позволит сократить время таможенного досмотра до одного часа за счет осуществления большей части проверочных мероприятий до прибытия поезда в пункт пропуска (Ермоленко, 2014).

Происходят изменения и в части действия и оформления транспортных документов. Например, подготовлен ряд изменений и дополнений, касающихся Соглашения о международных грузовых перевозках (СМГС). Новый текст соглашения позволит осуществлять международные перевозки в границах одного государства несколькими субъектами или же одному субъекту — по инфраструктуре нескольких государств. Другими словами, новая редакция соглашения обеспечит трансграничность грузоперевозок. Поправки вступили в силу 1 июля 2015 года (Ненашева, 2014).

Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска является одним из самых важных факторов, которые влияют на привлекательность Евразийского транспортного коридора. Однако единые железнодорожные накладные ЦИМ/СМГС, использование которых сокращает время пребывания подвижного состава на границах с трех



дней до 1,5 часа, в обоих направлениях применяются только в 26–27% случаев (Симонова, 2014).

В 2015 году планируется внедрить предварительное информирование и на других видах транспорта, в частности, на морском и воздушном. Например, с мая 2011 года эксперимент по добровольному предоставлению предварительной информации внедряется в морском порту «Восточный» на Дальнем Востоке (Чистов, 2014).

Снижению конкурентоспособности железнодорожных пунктов пропуска способствует то, что создание и функционирование автомобильных пунктов пропуска финансирует Федеральное агентство по обустройству государственной границы, а содержание и развитие ЖДПП, расположенных на инфраструктуре общего пользования, в большой степени финансирует ее собственник — ОАО «РЖД». Поэтому возникают сложности взаимодействия различных собственников и контрагентов, действующих на ЖДПП, актуальна проблема финансовой дискриминации железнодорожного транспорта.

Создание дефицита государственных услуг при осуществлении трансграничных перевозок грузов может происходить:

- а) по объективным причинам;
- б) сознательно в целях получения дополнительных рентных доходов;
- в) в результате неэффективной работы контролирующих служб.

Пример действия объективных факторов — передача таможенным органам России и Беларуси дополнительных контрольных функций пока не сопровождается увеличением штатов таможенных работников и их официальных доходов. Хотя сама по себе, в частности, передача функций Россельхознадзора в ведение ФТС России может как улучшить, так и затруднить трансграничное движение грузов.

С одной стороны, снимается проблема согласования работы разных контролирующих служб, запаздывания в выработке внутренних инструкций, как это происходит на пограничных пунктах пропуска с Китаем в отношении мяса и мясной продукции, что препятствует замещению экспорта из стран, попавших под действие российских санкций. С другой стороны, возникают проблемы обучения новым обязанностям, недостаточной компетентности таможенных работников, уже отмеченной необходимости увеличения штатов и доходов сотрудников, выполняющих возросший объем работ.

Коррупциогенный характер деятельности контролирующих органов заключается в проведении необоснованных таможенных досмотров, предъявлении дополнительных требований к пакету документов, корректировке таможенной стоимости и так далее, что приводит к увеличению временных затрат на проведение таможенных опера-

ций (до 5–7 суток и более) и росту финансовых затрат грузовладельцев.

Даже если дефицит государственных услуг не создается сознательно, эффективность трансграничных перевозок может снижаться в результате неспешного характера работы контролирующих служб на пограничных переходах.

Повышение эффективности трансграничных перевозок грузов требует изменения институциональной среды. По мнению директора Международного логистического клуба Г. Зубакова, «для дальнейшего совершенствования административных процедур и оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков необходимо, прежде всего, поменять целевую функцию таможни...». Помимо обеспечения бюджетных доходов, важно, чтобы «таможня была заинтересована в том, чтобы груз двигался» (Перепелица, 2014).

Генеральный директор ЗАО «Русский логистический провайдер» Р. Кисс уверен, что «вместе с предварительным информированием на железнодорожном транспорте нужно осуществлять все таможенные формальности параллельно с бизнес-процессами. Например, таможенное оформление поездов, особенно контейнерных, можно проводить пока поезд идет, допустим, до Москвы, не тратя время на границе» (Ермоленко, 2014).

Свой вклад в совершенствование институциональной среды вносит и деятельность профессиональных организаций. Так, российская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) поставила задачу сократить к 2018 году время прохождения грузовым автомобилем всех контрольных процедур в пункте пропуска до 20 минут (Международные автомобильные перевозки, 2014).



1.3. СНИЖЕНИЕ ТРАНЗАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК ПРИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ И ПРИМЕНЕНИЯ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Приведем примеры и возможные направления снижения транзакционных издержек трансграничных перевозок грузов путем применения высоких технологий.

1. Налаживание и совершенствование каналов передачи информации, прежде всего интернет-портала ФТС.
2. Разработка специального интернет-ресурса, который будет содержать необходимую информацию об организации железнодорожных перевозок через пограничные пункты пропуска, например, через ЖДПП Суйфэньхэ — Гродеково на русском и китайском языках.
3. Создание и применение на рынке ЕАЭС единой транспортно-ло-

гистической платформы, включающей IT-инфраструктуру, после начала активной работы Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), в рамках которой будут работать все ее дочерние общества.

4. Оснащение таможенных пунктов инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) на основе рентгеновских установок, позволяющими производить досмотр грузов без разгрузки автомобилей, вагонов и контейнеров.
5. Применение информационных технологий при контроле наличия разрешений (дозволов) на перевозки грузов автомобильным транспортом с использованием штрих-кода.

Важное и перспективное для упрощения трансграничных перевозок грузов направление институциональной эволюции — внедрение обезличенных форм пограничного и таможенного контроля с применением информационных технологий. Нельзя не обратить внимания на слова председателя правления АСМАП А. Николенко, что в настоящее время «можно так организовать процесс, что оформление на границе будет проходить практически без участия сотрудников пограничных и таможенных служб» (Степанов, 2014).

Необходимо подчеркнуть исключительную важность данного шага в процессе перехода от зрелого естественного государства к государству с открытым доступом, когда абсолютное большинство транзакций носит обезличенный характер. И если в развитых странах такая обезличенность достигается в процессе контактов представителей компаний и контролирующих органов, то в российских условиях надежнее их заменить IT-процессами.

Однако электронные инновации могут затруднять трансграничные перевозки для отдельных грузоотправителей. Например, заместитель генерального директора Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов и Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан С. Адамбаева указывает, что в «России есть программа ЭТРАН (электронная транспортная накладная). Это автоматизированная система подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки ОАО «РЖД» по территории России. Система разработана и сопровождается компанией «ИнтэлЛекс». Все права принадлежат ОАО «РЖД». При помощи этой программы россияне защищают свой рынок, когда, например, те же казахстанские грузоотправители по тем или иным причинам не могут зарегистрироваться в системе» (Эксперт Казахстан, 2014).

1.4. ВЛИЯНИЕ ИНСТИТУТА ТЕХНИЧЕСКИХ СТАНДАРТОВ НА ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Помимо несовершенства таможенных процедур, на пути экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать техниче-

ские и технологические трудности, связанные прежде всего с необходимостью осуществлять перегруз на границе из-за разницы в ширине железнодорожной колеи, который может занимать от нескольких часов до суток. Возможны задержки в движении грузов ввиду отсутствия подвижного состава, в том числе из-за разных требований к его техническим характеристикам. Например, если при движении по территории России и стран СНГ длина грузового поезда может составлять около 1 км, то максимальная длина одного поезда в Польше не должна превышать 600 м. В итоге после прохождения границы с ЕС состав приходится делить на два. Есть предложение выдавать для длинных составов специальные разрешения на курсирование по территории ЕС (Симонова, 2014).

Движение ускоренных контейнерных поездов также требует соблюдения повышенных требований к техническим характеристикам подвижного состава, использования специализированных локомотивов и фитинговых платформ. Производители фитинговых платформ пока только говорят о возможности использовать выпускаемый ими подвижной состав для перевозки контейнеров со скоростью 120–140 км/ч, но на практике операторы сталкиваются с рекомендациями использовать его на более низких скоростях. По словам заместителя директора филиала ПАО «ТрансКонтейнер» на Октябрьской железной дороге Р. Веселова, «заявляемая конструкционная скорость на деле оказывается предельной, на которой постоянно эксплуатировать платформы нельзя» (РЖД-Партнер, 2015).

Технические особенности перевозок грузов с учетом неблагоприятных природно-климатических условий также требуют институционального оформления в виде дополнительных соглашений. Соглашение между ОАО «РЖД Логистика» и ООО «Чжэнчжоуский международный сухой порт развития и строительства» по организации международного контейнерного поезда Чжэнчжоу (Китай) — Гамбург (Германия) затрагивает взаимодействие в организации утепленных контейнерных перевозок для развития транспортировки продуктов питания и электронных товаров в зимний период по маршрутам Китай — Европа и Центральная Азия — Китай. По словам руководства российской компании, тарифы на предоставление платформ и перевозку грузов в рефконтейнерах будут установлены на уровне стандартных контейнеров. Ценовая разница отправки груза в утепленном поезде создается лишь за счет стоимости топлива, используемого в генераторных установках рефрижераторных контейнеров в зимний период (Симонова, 2015).

Институциональными ограничениями могут быть и являются требования к модернизации и продлению сроков службы подвижного состава. Одним из примеров такого ограничения является ситуация с продлением срока службы грузовых вагонов-автомобилевозов, принадлежащих литовской компании Arrapel — дочерней компании ГК «Аппарель» (Россия) и ее представителю на территории ЕС. В начале



2015 года Федеральной службой РФ по надзору в сфере транспорта было принято решение об исключении вагонов из подвижного состава по истечении предельно допустимого срока службы (28 лет). Поскольку Литва не входит в Таможенный союз, на вагоны будет составлено техническое условие, по которому продление их срока службы возможно только путем модернизации, а не через проведение капитального ремонта (Белоглазова, 2015).

2. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом характеризуются значительными транзакционными издержками, связанными с необходимостью получения разрешений, таможенным оформлением, заполнением накладных международного образца и прочим. Актуальная институциональная среда международных перевозок грузов автомобильным транспортом, способы ее воздействия на перевозочный процесс и основные усилия организаций, направленные на эволюцию институтов, приведены в таблице 1.

Несмотря на начало функционирования с 1 января 2015 года Евразийского экономического союза, институциональное оформление единого транспортного пространства стран-участниц просматривается слабо. Более того, возникают противоречия, связанные с отстаиванием национальных интересов отдельных государств — членов интеграционного объединения. Прежде всего речь идет о реализации транзитного потенциала международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай», проходящего по территории России и Казахстана.

Стремление правительства Казахстана в максимальной степени использовать транспортно-транзитный потенциал республики привело к выработке политики вхождения на рынок международных автоперевозок путем вытеснения с него иностранных (в том числе российских) компаний.

Составляющими элементами протекционистской политики являются:

- отмена продажи транзитных разрешений иностранным перевозчикам;
- усиление контроля проезда иностранных автотранспортных средств по территории республики;
- государственная поддержка национальных транспортных компаний.

№	Наименование института	Воздействие на перевозочный процесс	Усилия организаций в целях институциональной эволюции
1.	Институт гарантированной уплаты таможенных платежей, проблемы с использованием книжек МДП.	Повышение стоимости трансграничных перевозок грузов, проблемы с движением по территории сопредельных государств (Украина).	АСМАП, IRU, деловые ассоциации выступили за сохранение системы МДП, предстоит выбор новой гарантирующей организации.
2.	Функционирование разрешительной системы, контроль наличия разрешений («дозволов»).	Ограничение доступа иностранных автоперевозчиков на рынок транспортных услуг, периодическое возникновение недостатка «дозволов» на отдельные страны.	Усилия Минтранса РФ и АСМАП по преодолению дефицита «дозволов», ужесточение ответственности за их отсутствие.
3.	Особенности конкурсных процедур выбора перевозчиков грузов.	Вытеснение с рынка транспортных услуг российских компаний, проигрывающих в ценовой конкуренции иностранным перевозчикам.	Усилия лobbyистов по законодательному закреплению паритета с иностранными конкурентами, предоставление российским компаниям приоритетного права перевозки грузов для государственных нужд.
4.	Развитие института платных дорог и платного проезда отдельных видов транспортных средств по федеральным дорогам.	Организация перевозочного процесса на рыночных началах, преодоление инфраструктурной дискриминации железнодорожного транспорта.	Жесткое противодействие со стороны организаций автоперевозчиков, лobbyирование отсрочек введения, поиск обходных путей.
5.	Контроль габаритов и весовых параметров автомобилей.	Снижение эффективности автоперевозчиков за счет сокращения перегруженности автомобилей, увеличение расходов на выплату штрафов, повышение сохранности автодорог.	Усилия АСМАП по допущению незначительного перегруза с учетом особенностей транспортных средств.
6.	Институционализация отношений грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика.	Закрепление видов транспорта, маршрутов и способов оплаты транспортных услуг в договорах на поставку товаров.	Совершенствование договорной системы, практики досудебного и судебного решения споров.
7.	Внутрифирменные правила организации перевозок.	Контроль расхода топлива, отслеживание маршрутов движения, принуждение к интенсивной работе в целях сокращения времени поездки.	Усилия объединений автоперевозчиков по сокращению внешней регламентации их внутрифирменных норм.
8.	Контроль труда и отдыха водителей.	Снижение интенсивности труда водителей, повышение безопасности дорожного движения, достижение соответствия европейским нормам, развитие придорожного сервиса.	Усилия объединений автоперевозчиков по снижению стоимости тахографов, увеличению продолжительности переходного периода.

Таблица 1. Институты, их воздействие на перевозочный процесс и направления институциональной эволюции на рынке международных автотранспортных услуг




На политику Казахстана накладываются усилия государственных органов КНР по обеспечению перевозок китайских грузов в Европу китайскими же транспортными компаниями путем создания в Казахстане предприятий, работающих по системе МДП и подконтрольных китайским бизнесменам (Международные автомобильные перевозки, 2014).

В результате совместной деятельности этих сил администрация

Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР приняла решение с июля 2013 года закрыть российским перевозчикам въезд на территорию СУАР с территории Казахстана. В результате сокращения клиентской и грузовой базы многие российские транспортные компании (прежде всего из Сибири) находятся на грани банкротства.

По мнению руководителей российских компаний, решить проблему в рамках трехстороннего соглашения Китай — Казахстан — Россия вряд ли возможно, поскольку Китай не предоставляет права осуществления транзитных перевозок по своей территории никому из иностранных транспортников (Трунаев, 2014).

3. ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЕ СИСТЕМЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Развитие транзитной экономики в странах Центральной Азии предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирования спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций. При этом упор должен быть сделан на формирование предложения услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, который может составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам.

Кроме того, именно железнодорожный транспорт обслуживает большую часть экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в наиболее развитых государствах Центральной Азии. Так, в Узбекистане по состоянию на 2014 год свыше 60% грузовых (в том числе 80% экспортно-импортных) и более 75% пассажирских перевозок осуществлялось железнодорожным транспортом (Podrobno.uz, 2014).

Основными действующими, потенциальными и проектируемыми транспортными коммуникациями, проходящими по территории стран Центральной Азии, являются:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) и автомобильная трасса Европа — Западный Китай;
- Международный транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (МТК ТРАСЕКА);
- центральный маршрут Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ);
- железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан;

- несколько маршрутов (ветвей) МТК «Север — Юг»;
- другие инфраструктурные проекты развития транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии.

3.1. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТОВ (ВЕТВЕЙ) МТК «СЕВЕР — ЮГ», ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВ ЮЖНОГО КАВКАЗА И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Развитие транспортных коммуникаций на Южном Кавказе и в Центральной Азии необходимо для полной реализации проекта создания международного транспортного коридора «Север — Юг» протяженностью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга (Россия) до порта Бендер-Аббас (Иран) в Персидском заливе. Для транспортировки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом по коридору возможны четыре варианта маршрута с использованием различных видов транспорта:

- **западная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань — Махачкала — Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран) — строится;
- **восточная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение через территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Теджен — Серахс) — действует;
- **новая восточная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение по маршруту Узень (Казахстан) — Кызылкая — Берекет — Этрек (Туркменистан) — Горган (Иран)) — линия открыта в декабре 2014 года;
- **транскаспийский железнодорожно-водный маршрут** (маршрут по Каспийскому морю через российские порты Астрахань, Оля, Махачкала в порты Ирана) — действует;
- **новая западная ветвь транспортного коридора** (маршрут с использованием проектируемой железной дороги Иран — Армения и далее через Грузию, Абхазию по берегу Черного моря в Россию) — перспективы реализации сомнительны.

Конкурентные преимущества (сильные стороны) и проблемы функционирования (слабые стороны) этих направлений представлены в таблице 2.

Восточная ветвь коридора. В настоящее время перевозки осуществляются по восточной ветви коридора «Север — Юг» через Казахстан и другие страны Центральной Азии с использованием пограничного перехода Теджен — Серахс. Так, в октябре 2011 года был выполнен демонстрационный рейс контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас — Алматы. Расстояние в 3756 км поезд преодолел примерно за 150 часов.



Таблица 2. Сильные и слабые стороны маршрутов (ветвей) МТК «Север – Юг» на территории Южного Кавказа и Центральной Азии

№	Маршрут коридора	Сильные стороны	Слабые стороны
1.	Западная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Наименьшая протяженность по сравнению с другими маршрутами, относительно равнинный рельеф местности. 2. Готовность Азербайджана и России совместными усилиями реконструировать существующий автомобильный мост через пограничную реку Самур и построить новый автомобильный и железнодорожный мост. 3. Совершенствование технологии функционирования межгосударственного железнодорожного перехода Самур — Ялама. 4. Перспективы реализации проекта строительства железной дороги Казвин — Решт — Астара в Иране преимущественно за счет последнего. 5. Функционирование СЭЗ «Энзели» в Иране, строительство порта Каспиан. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Нестабильная политическая обстановка в регионе, угрозы безопасности функционирования маршрута. 2. Зависимость от строительства железной дороги Решт — Астара (иранская) — Астара (азербайджанская). 3. Необходимость модернизации путевого хозяйства на участке Ялама (граница с Россией) — Астара (граница с Ираном) протяженностью 530 км. 4. Необходимость строительства ЖДПП на границе Азербайджана и Ирана и перегрузочного пункта на ст. Астара (азербайджанская).
2.	Транскаспийский железнодорожно-водный маршрут	<ol style="list-style-type: none"> 1. Относительная дешевизна перевозки единицы грузов водным транспортом. 2. Отсутствие дополнительных транзитеров и участников перевозочного процесса, удорожающих стоимость транспортировки. 3. Относительная политическая стабильность. 4. Стимулирование развития Астраханской области как приграничного региона, расширения экспортно-импортных операций региона с Ираном и другими государствами. 5. Возможность создания международных судоходных компаний, участия Ирана в строительстве портов. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Неравномерность и недостаточный объем существующего транзитного грузопотока. 2. Отставание в развитии Астраханского транспортного узла. 3. Природно-климатические и организационно-институциональные проблемы судоходства по Каспийскому морю.
3.	Восточная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Реальное функционирование маршрута. 2. Выполнение (в октябре 2011 года) демонстрационного рейса контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас — Алматы. 3. Маршрут Бусловская (граница с Финляндией) — Аксарайская (граница с Казахстаном) входит в перечень приоритетных для ЕАЭС железнодорожных маршрутов. 4. Функционирование СЭЗ «Серахс» в Иране. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Большая протяженность, сложный рельеф прохождения маршрута. 2. Необходимость преодоления границ России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана. 3. Низкая пропускная и провозная способность железной дороги.
4.	Новая восточная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Относительно стабильная политическая ситуация. 2. Финансирование строительства железной дороги странами, через территорию которых проходит маршрут. 3. Применение на казахстанском участке дороги инновационных технологий управления движением поездов. 4. Развитие контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане. 5. Отсутствие необходимости осуществления нового строительства в Иране для соединения с иранской сетью железных дорог. 6. Перспективы строительства железной дороги Горган — Инче-Барун, которая позволит обеспечить выход странам ЦА к Персидскому заливу. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Задержки в реализации проекта. 2. Расторжение осенью 2012 года руководством Туркменистана контракта на строительство участка Берекет — Этрек с иранской компанией Pars Energy, необходимо строить дорогу самостоятельно. 3. Сложная экономическая ситуация в Исламской Республике Иран, ставящая под вопрос наполнение нового маршрута грузовыми потоками.

№	Маршрут коридора	Сильные стороны	Слабые стороны
5.	Новая западная ветвь транспортного коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Решение проблемы транспортной изоляции Армении. 2. Формирование инфраструктурной основы интеграции Армении в ЕАЭС. 3. Формирование дополнительной грузовой базы коридора. 4. Стимулирование развития ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», находящегося в концессии у ОАО «РЖД». 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая стоимость проекта, связанная со сложными горно-климатическими условиями. 2. Сложности в привлечении финансовых ресурсов. 3. Минимальный объем товарооборота между Арменией и Ираном. 4. Необходимость привлечения грузов из Грузии, Пакистана, Индии, стран Европы и стран ЕАЭС. 5. Необходимость использовать маршрут через Грузию и Абхазию. 6. Незаинтересованность США и ЕС в улучшении транспортных возможностей Ирана.

Организация транзитных поставок по коридору «Север — Юг» через свободную экономическую зону (СЭЗ) «Серахс» рассматривается как общенациональный проект развития Ирана. Продвижение транспортной инфраструктуры СЭЗ позволяет превратить ее в центр международных транзитных перевозок, особенно после строительства железной дороги Чабахар — Захедан — Мешхед — Серахс, по которой планируется перевозить прежде всего зерно.

Новая восточная ветвь коридора. Маршрут образовался после завершения в 2014 году строительства железной дороги Узень (Казахстан) — Кызылкая — Берекет — Этрек (Туркменистан) — Горган (Иран) протяженностью свыше 670 км. Перспективный объем перевозок составляет 8–10 млн тонн грузов в год. В частности, по новой восточной ветви коридора казахстанская нефть, зерно и нефтепродукты будут перевозиться в регион Персидского залива.

Железная дорога оснащена с применением инновационных технологий иностранного производства, например, системой интервального регулирования движения поездов на базе радиоканала СИРДП-Е производства ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)». Казахстанский участок трассы протяженностью 135 км стал первой железнодорожной линией на постсоветском пространстве, на которой управление движением поездов осуществляется по радиоканалу, а движение локомотивов находится под полным контролем бортовых систем безопасности. Это позволяет полностью отказаться от напольного оборудования на перегонах, повысить пропускную способность линии, сократить эксплуатационные расходы, энерго- и ресурсопотребление, а также износ пути и подвижного состава (Алешина, 2014).

Конкурентными преимуществами новой ветви МТК «Север — Юг», пролегающей через территорию Казахстана, является то, что в этой стране активно развиваются передовые перевозочные технологии, прежде всего организация курсирования ускоренных контейнерных



поездов. Применяя благоприятный налоговый режим, Казахстан осуществляет значительные инвестиции в создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в крупных городах страны. ТЛЦ в Шымкенте будет ориентирован на Узбекистан и Кыргызстан, а Актауский ТЛЦ — на Азербайджан, Грузию и Иран (Алешина, 2014). С другой стороны, работы по расширению морского порта Актау повышают конкурентные преимущества транскаспийского морского маршрута.

Анализ конкурентных преимуществ и недостатков различных маршрутов позволяет сделать вывод: новая восточная ветвь транспортного коридора «Север — Юг» является наиболее коммерчески привлекательным направлением транспортировки грузов. Использование этого направления будет способствовать укреплению инфраструктурной основы взаимодействия хозяйственных систем России и Казахстана, привлечению к интеграционным процессам успешно развивающегося Туркменистана.

Перспективы наполнения грузовой базой коридора «Север — Юг» зависят от:

1. Потребности в формировании дополнительных путей сообщения для обслуживания транзитных перевозок грузов по маршруту Азия — Европа.
2. Экономического развития и политических амбиций стран, расположенных к югу от границ России и ЕАЭС: Турции, Ирана, Индии, Пакистана, Афганистана, Сирии и др.
3. Экономического развития и расширения внешней торговли стран Северной Европы, прежде всего Норвегии, Финляндии, Швеции, а также Германии.
4. Формирования грузовой базы по маршруту коридора на постсоветском пространстве, прежде всего в странах Центральной Азии.
5. Развития интермодальных перевозок, эффективных перегрузочных технологий в портах, транспортно-логистических центрах и на пограничных переходах.
6. Эффективного преодоления разницы в природно-климатических условиях на севере и юге маршрута, сезонных колебаний объемов перевозок и других факторов.

Наполнению коридора грузовыми потоками будет способствовать развитие интеграционных процессов, расширение состава как полноправных участников будущего ЕАЭС, так и стран, тесно с ним взаимодействующих. Так, в настоящее время Индия, имеющая партнерские отношения с Россией в рамках неформального объединения БРИКС, ведет переговоры о создании зоны свободной торговли (ЗСТ) со странами — участницами Таможенного союза, в том числе и с будущими его членами. Создание ЗСТ предоставило бы возможность беспешинной торговли Индии со всеми странами ТС, расширило рынок сбыта индийской продукции. В 2013 году на совещании глав ЕврАзЭС

президенты России и Казахстана В. Путин и Н. Назарбаев сообщили, что к ТС в рамках зоны свободной торговли кроме Индии могут присоединиться Турция и Сирия (Эксперт Казахстан, 2014).

При этом надо учитывать, что экономика Индии находится в неудовлетворительном состоянии, обременена проблемами бедности, коррупции, недостатка инвестиций. В Сирии продолжается острая фаза военно-политического конфликта. Более динамично развивающаяся Турция сама претендует на роль регионального транспортно-распределительного центра, увеличение товарооборота с этой страной будет способствовать прежде всего росту объемов перевозок автомобильным транспортом.

В странах Центральной Азии проводится работа по закупке и организации производства железнодорожного подвижного состава совместно с ведущими мировыми компаниями транспортного машиностроения: Alstom (Франция), Siemens (Германия), General Electric (США), китайскими компаниями и производителями из Южной Кореи.

В Казахстане активно развивается транспортное машиностроение с привлечением ведущих мировых производителей подвижного состава, что формирует предпосылки для взаимной увязки расширения этих производств и привлечения дополнительных грузопотоков на транспортные коммуникации республики, особенно в случае недостижения локализации производства на уровне 70%.

Например, тепловозы ТЭЗЗ А серии Evolution производятся в Астане на локомотивосборочном заводе АО «Локомотив курастыру зауыты» — дочернем обществе АО «КТЖ» по лицензии компании General Electric (США). В конце 2012 года завод также начал выпуск новых грузовых двухсекционных локомотивов KZ8A и пассажирских электровозов KZ4A. Грузовой электровоз KZ8A создан при участии французской компании Alstom Transport и российского ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) и способен тянуть составы весом до 9 тыс. тонн со скоростью 120 км/ч.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» активно обновляет локомотивный парк путем приобретения электровозов серии O'ZEL, разработанных японской компанией Toshiba, произведенных в Китае согласно техническим требованиям, представленным узбекскими специалистами. Закупки нового подвижного состава целесообразно увязывать с привлечением дополнительной грузовой базы на пути сообщения, проходящие по территории Узбекистана и других стран Центральной Азии*.

* Причем увеличение грузовой базы может быть увязано не только с размещением предприятий транспортного машиностроения и закупками железнодорожного подвижного состава. Характерно, что в 2013 году в Ташкенте были подписаны учредительные документы по созданию узбекско-китайского совместного предприятия, которое будет специализироваться на выпуске экскаваторов. С узбекской стороны в СП вошла ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», а с китайской — компания XCMG, которая является крупнейшим в Китае предприятием по разработке, изготовлению строительной техники, а также ведущим экспортером строительных машин.



3.2. ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ТАДЖИКИСТАНА

Перспектива включения в ЕАЭС Таджикистана делает актуальным рассмотрение транспортно-транзитной системы республики. В годы существования СССР столицу Таджикистана Душанбе и город Курган-Тюбе соединяла железная дорога через Узбекистан протяженностью 469 км, участок которой (Амузанг — Курган-Тюбе) был закрыт соседней республикой в 2011 году.

В связи с этим объем транзитных перевозок по таджикской железной дороге в 2013 году составил чуть более 1.9 млн тонн, что на 1.6 млн тонн меньше объема 2012 года и на 7.1 млн тонн меньше показателя 2009 года (Азия-Плюс, 2014).

В настоящее время основным направлением развития транспортных коммуникаций Таджикистана является строительство участка Вахдат — Яван (протяженностью 46.3 км) железной дороги Душанбе — Курган-Тюбе. Значение железной дороги Вахдат — Яван состоит:

- в разрушении транспортной блокады Южного Таджикистана;
- в подключении ресурсов и продукции южной части республики к экспорту в более значительных масштабах;
- в подготовке к соединению с железными дорогами Афганистана, Туркменистана и Ирана (Верхотуров, 2015).

Предполагается, что строительство железной дороги Душанбе — Вахдат — Курган-Тюбе будет завершено в 2016 году. В будущем планируется наладить железнодорожное сообщение между центральной и северной частями Таджикистана.

В декабре 2014 года в Душанбе подписан документ, согласно которому Иран и Китай (город Кашган) будут связаны железной дорогой через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан. Тогда же Азиатский банк развития принял решение о выделении \$9 млн на разработку ТЭО проекта, предусматривающего выбор одного из двух вариантов маршрутов прохождения трассы, а также строительство моста через Амударью. Строительство магистрали также будет вестись за счет иностранных заимствований.

Кроме того, предусмотрено строительство железнодорожной линии Колхозабад — Нижний Пяндж — Кундуз. Маршрут транснациональной железнодорожной магистрали Таджикистан — Афганистан — Туркменистан (ТАТ), соединяющей Таджикистан с другими странами, проложен в обход Узбекистана. Ранее руководство ГУП «ТЖД» пыталось отказаться от маршрута Келиф (Туркменистан) — Шерхан-Бандар (торговый порт в провинции Кундуз, на границе Афганистана с Таджикистаном) и настаивало на направлении Келиф — Хошади (Таджикистан, Шаартузский район Хатлонской области) (Азия-Плюс, 2015).



Рисунок 1. Железные дороги юга Республики Таджикистан (по состоянию на 1997 год)

Источник: Д. Зиновьев, 2002.

Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может служить разработанный в рамках Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) проект железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан, которая должна связать северную и южную часть Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива.

28 мая 2013 года на встрече руководителей государств — участников ОДКБ в Бишкеке президентами было поручено железнодорожным администрациям России, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана

совместно изучить проект этой транспортной коммуникации и проработать конкретные предложения по его реализации.

Строительство железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан (направление «Север — Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан (направление «Восток — Запад»).

Строительство железной дороги Таджикистан — Кыргызстан — Казахстан — Россия позволит создать новую транспортную артерию в рамках системы коллективной безопасности, а также даст возможность выхода на рынки многих стран азиатского региона. Предложенный российской стороной проект по строительству железной дороги может стать продолжением проекта по строительству железной дороги Таджикистан — Афганистан — Туркменистан.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Транзитная экономика — это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска энергии, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной транспортировке энергии, перевозке грузов и пассажиров составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.
2. Развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала России и других государств — участников ЕАЭС могут и должны стать весомыми источниками доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации и институционально-организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений.
3. Новая модель формирования высокотехнологичного транспортного комплекса в странах ЕАЭС требует проведения следующих мероприятий по совершенствованию организационно-правового поля перевозочного процесса железнодорожным транспортом:
 - **Предварительное информирование о товарах, пересекающих таможенную границу ТС, в целях внедрения электронного документооборота.** Примером развития электронного документооборота между железнодорожными администрациями является отработка технологии предварительного информирования на полигоне станция Ковдор (Россия) — станция Центролит (Беларусь).
 - **Сокращение объемов и времени на совершение таможенных операций.** Создание Единого экономического

пространства привело к тому, что таможенные операции в отношении товаров, следующих транзитом через страны ЕАЭС, производятся только один раз на внешней границе ТС.

- **Внедрение системы радиочастотной идентификации, совмещенной с системой навигации GPS и ГЛОНАСС**, что позволит дистанционно передавать данные о перевозимом грузе в режиме реального времени. В настоящее время все крупные узлы зарождения и распределения контейнерных потоков оснащены системами спутниковой навигации.
- **Стандартизация товарно-транспортных документов.** Прежде всего, речь идет о внедрении унифицированной транспортной накладной ЦИМ/СМГС, которая обеспечивает перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право. В ноябре 2012 года накладная ЦИМ/СМГС была успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай — Европа при обеспечении движения контейнерного поезда Чунцин — Дуйсбург по территории Казахстана, России, Беларуси и Польши.
- **Внедрение унифицированных документов, оформляющих перевозки грузов в смешанном сообщении.** В настоящее время потери времени возникают при переходе груза из нормативного пространства одного вида транспорта в другое. Морской, железнодорожный, автомобильный транспорт используют в качестве сопровождающих документов соответственно морской коносамент, накладную ЦИМ/СМГС и товарно-транспортную накладную.
- **Проведение единого совместного контроля**, результаты которого будут признаваться всеми странами — участницами транспортной цепочки в целях недопущения дублирования контрольных процедур.
- **Работа российских представителей в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)**, которая, по словам первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова, способствует процессу «ее реформирования в универсальную структуру сотрудничества железных дорог колеи 1520 и 1435 мм» (Самохина, Калмыкова, 2011).
- **Разработка межграничного графика** с учетом и путем согласования объемов движения, серий локомотивов, максимальных скоростей, веса и длины поездов.
- **Разработка порядка расчетов за выполненную транспортную работу на железных дорогах разных государств.**

По разным оценкам, перевод всего таможенного оформления трансграничного перемещения грузов на использование только электронных документов позволит сократить время на таможенные операции на 30–35%.



4. Техническое оборудование пограничных переходов осуществляет Федеральное государственное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (Росгранстрой). Развитие погранпереходов осуществляется путем их включения в перечень пунктов, подлежащих обустройству в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 годы)».
5. На работу погранпереходов влияют и нормативно-правовые преобразования. Так, одной из причин задержек автотранспортных средств на границах (в том числе с Финляндией и Латвией) стала передача таможенным органам в 2011 году полномочий по транспортному, ветеринарному и фитосанитарному контролю. Неготовность таможни накладывает на распространенную в России практику создания дефицита государственных услуг. Стремление к экономии топлива не позволяет автоперевозчикам проезжать лишние расстояния в поисках свободных пограничных пунктов. С другой стороны, простои техники на границе ведут к росту материальных, финансовых и временных затрат.
6. При организации железнодорожного сообщения на «пространстве 1520 мм» проводится работа по исключению из транспортной системы посредников (экспедиторов) путем оплаты стоимости транспортировки грузов по всему маршруту следования в международном сообщении с последующим расчетом с транзитными дорогами и с дорогой назначения по аналогии с пассажирскими перевозками.
7. *Создание дефицита государственных услуг на границах России и стран ЕАЭС может способствовать реализации транзитного потенциала евро-азиатских сухопутных маршрутов.* Так, одним из существенных недостатков (слабых сторон) международных морских контейнерных линий при перевозках грузов по маршруту Китай — Россия является задержка грузов в морских портах и на сухопутных пограничных переходах северо-запада России вследствие затянутой и сложной процедуры их таможенного оформления. Исследователь М. Канаева отмечает, что, «несмотря на все удобство использования контейнеров и экономическую выгоду от их использования, запутанный документооборот как при осуществлении таможенных формальностей, так и при дальнейших отправлениях контейнеров существенно снижает их привлекательность. Видимо, это одна из основных причин того, что Россия так и не стала интересна для транзитных контейнерных перевозок, несмотря на располагающее к этому географическое положение» (Канаева, 2011).

Проблемы с таможенным оформлением транзитных перевозок грузов являются слабой стороной альтернативных маршрутов, проходящих в обход территории России. Например, контейнерный поезд «Зубр» — совместный проект железнодорожных администраций Латвии, Эстонии, Беларуси и Украины — соединяет порты Латвии

и Эстонии с портами Черного моря. Поезд, запущенный в 2009 году, следует по маршруту Таллин/Рига — Минск, а далее по пути поезда «Викинг», для которого он является альтернативой только в балтийском коридоре.

Главным препятствием на пути развития перевозок этим контейнерным сервисом между Черным и Балтийским морями являются длительные таможенные процедуры. Если на границе Беларуси и Литвы (граница Евросоюза) время остановки поезда для проведения таможенных операций составляет 30 мин., то на границе Украины и Беларуси поезд простаивает от нескольких часов до 3 суток. Кроме того, при пересечении украинской границы таможенные органы нередко вскрывают около 90% контейнеров (Сыченко, 2011).

Разработчики нового Таможенного кодекса Украины предлагают сократить время прохождения таможенных процедур до четырех часов с момента предъявления таможенному органу товаров для оформления, а количество документов, необходимых для таможенного оформления товаров, уменьшить с 65 до 40. Однако в основу повышения эффективности таможенных процедур должна быть заложена борьба с коррупцией и поборами.

8. Помимо несовершенства таможенных процедур на пути движения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать технические и технологические трудности, связанные, прежде всего, с необходимостью осуществлять перегруз на границе, который может занимать от нескольких часов до суток. Возможны задержки в движении грузов ввиду отсутствия подвижного состава, в том числе из-за разных требований к его техническим характеристикам.
9. *Важным условием формирования грузовой базы транспортных направлений (например, «Север — Юг») является создание и расширение зон свободной торговли.* Так, ведутся переговоры о присоединении к ТС России, Казахстана и Беларуси в рамках зоны свободной торговли Индии, за ней могут последовать Турция и Сирия. С другой стороны, на наполнение МТК «Север — Юг» грузопотоками негативно влияет действующая в Иране система обязательного страхования таможенного обеспечения транзита грузов*. Однако образование ТС может приводить и к сокращению грузовой базы направления «Север — Юг».
10. Одним из направлений инновационного развития транспортно-транзитной системы России и стран ЕАЭС является *развитие транспортного машиностроения*, основным трендом которого стало функционирование совместных с иностранными компаниями предприятий, для которых задаются текущие и перспективные требования по степени локализации производства. Направления

* В перевозке единицы контейнерного груза доля страхования таможенного обеспечения может достигать 20%.



государственной поддержки проектов развития транспортного машиностроения включают и введение в течение определенного периода нулевой ставки таможенного обложения сборочных комплектов.

11. Важнейшим направлением институциональной эволюции в целях упрощения трансграничных перевозок грузов является внедрение *обезличенных форм пограничного и таможенного контроля с применением информационных технологий*.
12. Наблюдаемые в России признаки естественного государства обуславливают высокое значение в международных перевозках *крупных транспортных компаний*, тесно связанных с государством, таких как: ОАО «РЖД», ПАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ОТЛК и других. Представляется, что на данном этапе именно такие компании могут составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам при перевозках грузов по маршруту Азия — Европа. Вполне возможно, что для более полной реализации транспортно-транзитного потенциала России и стран ЕАЭС потребуются создание еще более крупной компании с государственным участием.
13. Эффективным способом снижения транзакционных и трансформационных издержек перевозочного процесса является *приобретение (создание) дочерних компаний в странах ЕС и других государствах*. Примером такой деятельности является приобретение ОАО «РЖД» французской логистической группы Gefco, а также интерес ПАО «ТрансКонтейнер» к зарубежным транспортно-логистическим активам.
14. Преодоление разницы в ширине железнодорожной колеи и соблюдение требований к техническим характеристикам железнодорожных составов обуславливают необходимость заключения дополнительных соглашений, то есть приводят к повышению транзакционных издержек движения грузов в международном сообщении. В транспортном сообщении между странами ЕАЭС и ЕС необходимо стремиться к *унификации процедур обработки составов и синхронизации требований к минимальной длине контейнерного поезда* таким образом, чтобы количество контейнеров в европейских и российских поездах совпадало. Это позволит избежать расходов на накопление партий и пересортировку грузов для выполнения требований по условной длине (Левчук, 2014). Решение данного вопроса может стать одним из пунктов «мегасделки» ЕС — ЕАЭС (Винокуров, 2014).
15. Интересен и показателен китайский подход к институту *государственного субсидирования трансграничных перевозок грузов железнодорожным транспортом*. Например, развитие перевозок через ЖДПП Гродеково — Суйфэньхэ происходит при активном участии китайских железных дорог и грузоотправителей, а также мэрии города Суйфэньхэ. Власти Китая готовы стимулиро-

вать транзитные отправки по международному транспортному коридору «Приморье-1» за счет налоговых льгот и других преференций. Кроме того, правительство КНР субсидирует для своих грузоотправителей железнодорожные перевозки по маршруту Чжэнчжоу — Достык — Брест — Гамбург, в организации которых принимает участие российское ОАО «РЖД-Логистика» (Симонова, 2015).

16. Наиболее действенным способом повышения эффективности трансграничных перевозок грузов является *одновременное осуществление технических и институциональных инноваций*. Здесь также следует учитывать опыт Китая, государственные и коммерческие организации которого активно инвестируют средства в обновление транспортной инфраструктуры в других странах. Так, в январе 2015 года был подписан трехсторонний план сотрудничества государственных органов Сербии и Венгрии с Национальной комиссией по развитию и реформам КНР (NDRС), который предусматривает разработку технико-экономического обоснования строительства и модернизации железной дороги Белград — Будапешт. Модернизация этой магистрали, которая будет использоваться как для пассажирского, так и для грузового движения, позволит улучшить сообщение между Китаем и ЕС и увеличить объемы перевозимых грузов. КНР также планирует создать инвестиционный фонд объемом \$3 млрд для стран Центральной и Восточной Европы (Сотников, 2015).

Нельзя не отметить, что ОАО «РЖД» также активно участвует в обновлении железнодорожной инфраструктуры в ряде государств Центральной и Восточной Европы, а также в странах Азии.

17. Совершенствование институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов особенно актуально в *условиях сокращения расходов государственного бюджета России* под влиянием кризисных явлений в экономике. Так, в опубликованном Минтрансом России проекте постановления «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» в 2015–2018 годах предлагается уменьшить объем государственного финансирования программы «Мероприятия по комплексному развитию международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — до границы с Республикой Казахстан)». Решение объясняется сохраняющейся неопределенностью с маршрутом прохождения коридора (Белоглазова, 2015).
18. В области институционального оформления рынка перевозок грузов автомобильным транспортом действуют две противоположные тенденции. Развитию рыночных отношений будет способствовать *организация биржи автотранспортных услуг в международном сообщении* или применение биржевых прин-



ципов при выборе перевозчика. Но для эффективной работы этого института требуется выравнивание конкурентных позиций российских и иностранных компаний.

С другой стороны, государственная поддержка национальных предпринимателей требует *выработки механизма, обеспечивающего паритет российских и иностранных перевозчиков*, хотя бы в области транспортировки грузов для государственных нужд и с привлечением кредитных ресурсов банков с государственным участием. Представляется, что первым шагом на пути совершенствования институциональной среды международных автоперевозок должна стать ликвидация всех неформальных (теневых) отношений в этой сфере.

19. В целом можно отметить, что институционально-организационное обеспечение эффективных трансграничных (прежде всего таможенных) процедур имеет важнейшее значение как для реализации транспортно-транзитного потенциала России и стран ЕАЭС, так и для генерирования дополнительных доходов государств, хозяйствующих субъектов и населения от транзитных перевозок грузов между Европой и Азией. Ключевым моментом здесь является не снижение (обнуление) таможенных пошлин, а повышение конкурентных преимуществ (сильных сторон) транспортных направлений «Восток — Запад» и «Север — Юг» как в плане технической модернизации перевозочного процесса, так и путем создания привлекательной институциональной среды.
20. Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что механизмы функционирования естественного государства дают возможность генерировать и присваивать доходы (ренту) от оказания услуг по трансграничным (в том числе транзитным) перевозкам грузов. Вполне вероятно, что в ближайшей перспективе необходимо в еще большей степени использовать конкурентные преимущества крупных транспортных компаний, созданных при участии государства и тесно связанных с находящимися у власти группировками элит. Но по мере развития экономики и перехода к системам с открытым доступом вопросы собственности, размеров и бизнес-стратегий участников перевозочного процесса должны определяться преимущественно рыночными сигналами.
21. Развитие транзитной экономики в странах Центральной Азии предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирование спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций. При этом упор должен быть сделан на формирование предложения услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, который может составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам.

22. Несмотря на то, что государства Центральной Азии конкурируют за право стать точками пересечения транспортных коридоров, формирование транспортно-логистических центров (узлов) на своей территории, их общий интерес заключается в том, чтобы в максимальной степени использовать весь транспортно-транзитный потенциал региона. В этом и заключается залог стабильности функционирования транзитной экономики.
23. Основным направлением повышения конкурентных преимуществ Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали является создание и расширение деятельности Объединенной транспортно-логистической компании, учрежденной хозяйствующими субъектами России, Казахстана и Беларуси, — потенциально крупнейшего оператора на рынке контейнерных перевозок по направлению Азия — Европа.
24. Повышение транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии требует особого внимания к развитию международного транспортного коридора «Север — Юг», что обусловлено целым рядом обстоятельств, включая возможное снятие экономических санкций с Ирана, присоединение Индии к зоне свободной торговли со странами — участницами Евразийского экономического союза, присоединение к ЕАЭС Кыргызстана, а впоследствии и Таджикистана. На основе сравнения конкурентных преимуществ и недостатков разных маршрутов транспортировки грузов по МТК «Север — Юг» сделан вывод о предпочтительности использования его новой восточной ветви Узень (Казахстан) — Горган (Иран) через территорию Туркменистана.

При перевозках грузов из стран Индийского океана и Персидского залива через Иран, Туркменистан, Казахстан, Россию в страны Северной и Восточной Европы этот маршрут в три раза короче, чем путь через Суэцкий канал. Кроме того, путь на 600 км короче, чем действующий сегодня маршрут Бейнеу — Дашогуз — Туркменабад — Теджен — Серахс — Мешхед. По экспертным оценкам, перспективный грузопоток по этому коридору оценивается в 35–40 млн тонн в год, при этом только контейнерный транзит — в 10–20 млн тонн.

25. Предполагается, что основой грузовой базы маршрута станут нефть и нефтепродукты. Например, из Туркменистана могут вывозиться продукты нефтепереработки, химической промышленности и стройиндустрии, плодоовощная продукция. Функционирование железной дороги придаст дополнительный импульс операциям «нефтяного обмена», которые осуществляются между Ираном, с одной стороны, и Россией, Казахстаном и Туркменистаном — с другой. Суть «нефтяного обмена» (oil swap deal) заключается в том, что в обмен на «легкую» каспийскую нефть Иран отгружает свою «тяжелую» с терминалов в Персидском заливе в аналогичном весовом эквиваленте.

Из Казахстана могут перевозиться в регион Персидского залива



нефть, нефтепродукты и зерно. В Казахстане ежегодно производится около 13 млн тонн зерновых, при этом внутреннее потребление составляет около 6 млн тонн. По железной дороге Узень — Горган планируется осуществлять экспортные и транзитные перевозки зерновых во внутренние районы Ирана и порты Персидского залива, страны Ближнего Востока и Турцию в объеме до 2 млн тонн в год. По оценкам аналитиков, емкость зернового рынка Ближнего Востока составляет около 23 млн тонн в год, а Ирана — до 7.5 млн тонн пшеницы в год.

В свою очередь Казахстан нуждается во многих иранских товарах, например, в молочных продуктах, мясе птицы, фруктах и овощах, изделиях народных промыслов, лекарственных травах и прочем (Igan, 2014). Сокращение транспортных расходов позволит индийским компаниям, занимающимся производством химических удобрений, закупать в Казахстане фосфаты.

26. Можно выделить следующие группы российских товаров, на которые имеется потенциально высокий спрос на иранском рынке и которые могли бы привести к росту грузовой базы новой восточной ветви МТК «Север — Юг»:

- стальная продукция, объемы поставок которой необходимо довести до уровня 2011 года (\$2.54 млрд по сравнению с \$863.2 млн в 2013 году);
- оборудование для угольной промышленности Ирана и продукция тяжелого машиностроения для оснащения вновь создаваемых и модернизируемых предприятий иранской горно-металлургической отрасли;
- оборудование для железнодорожного строительства, выполняемого в том числе с участием российских компаний, а также рельсы, магистральные и маневровые локомотивы, вагоны и другая железнодорожная техника;
- продукция российского гражданского авиастроения, аэродромное оборудование, комплектующие для предприятий по лицензионной сборке и запасные части для центра технического обслуживания поставленной авиационной техники (Николаев, 2014).

27. Строительство железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан (направление «Север — Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан (направление «Восток — Запад»).

28. Увеличение грузовой базы евро-азиатских путей сообщения, проходящих по территории стран Центральной Азии, должно идти по следующим направлениям.

- Выработка и реализация эффективных государственной политики и бизнес-стратегий транспортных компаний, направленных на «перехват» части грузовой базы на маршруте Азия — Европа

в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами.

- «Перехват» грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории стран Центральной Азии. Такой «перехват» осуществляется в местах образования «транспортного креста» — пересечения коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг».
- Взаимная увязка (в ходе многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран Центральной Азии и привлечения на евроазиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США).

29. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств Центральной Азии является условием и следствием устойчивого инновационно-инвестиционного развития их экономик: роста выпуска высокотехнологичной продукции, освоения передовых перевозочных технологий, повышения связанности внутреннего пространства.

ЛИТЕРАТУРА

Азия-Плюс (2014) Глава ТЖД: Снижение объемов грузоперевозок связано с барьерами, создаваемыми Узбекистаном. 29 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/glava-tzhd-snizhenie-obemov-gruzoperevozok-svyazanos-barerami-sozdavaemymi-uzbekistanom>.

Азия-Плюс (2015) Загадки «Таджикской железной дороги». 16 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/zagadki-tadzhikskoi-zheleznoi-dorogi>.

Алешина Е. (2014) Радиоблокировка в действии. *Гудок*. 14 мая. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1154518&archive=2014.05.14>.

Белоглазова Д. (2015) Средства из федерального бюджета заново распределили в госпрограмме. *Гудок*. 04 февраля. № 17. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253053&archive=2015.02.04>

Белоглазова Д. (2015) Отставка после разгрузки. *Гудок*. 04 февраля. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253058&archive=2015.02.04>

Верхотуров Д. (2015) Вахдат — Яван: участок дороги в большой мир. *Азия-Плюс*. 29 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/vakhdatt-yavan-uchastok-dorogi-v-bolshoi-mir>.

Винокуров Е. (2014) Мегаделка двух союзов. *Известия*. 2 октября. Доступно на: <http://izvestia.ru/news/577439>

Еренкова О. (2015) Грузоперевозчикам нужна протекция на китайском направлении. *АТИ-медиа*. 24 марта. Доступно на: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=4318>

Ермоленко М. (2014) Таможня готовится к предварительному информированию на ж/д транспорте. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhnia-gotovitsia-k-predvaritelnomu-informirovaniu-na-zh-d-transporte/>



Ермоленко М. (2014) Оптимизация таможенных процедур на ж/д транспорте должна осуществляться в комплексе. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/optimizatsiia-tamozhennykh-protsedur-na-zh-d-transporte-dolzhna-osushchestvliat'sia-v-komplekse/>.

Канаева М. (2011) *Контейнерооборот в природе и транспорте*. 09 февраля. Доступно на: <http://cargo.ru/practices/788>.

Левчук Т. (2014) Логистике — новый уровень. *Транспорт России*. № 23, 5 июня. Доступно на: <http://www.transportrussia.ru/logistika/logistike-novyy-uroven.html>

Международные автомобильные перевозки (2014) *Вместе для лучшего будущего*. № 3. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Можаровская А. (2014) Предварительное информирование позволило сократить время перевозки контейнеров из Китая. *РЖД-Партнер*. 30 сентября. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/predvaritelnoe-informirovanie-pozvolilo-sokratit-vremia-perevozki-konteinerov-iz-kitaia/>

Мозговой К. (2015) СМГС обеспечит. *Гудок*. № 27. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255418&archive=2015.02.18>

[/predvaritelnoe-informirovanie-pozvolilo-sokratit-vremia-perevozki-konteinerov-iz-kitaia/](http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255418&archive=2015.02.18)

Ненашева Ю. (2014) Накладные ЦИМ сокращают время таможенного оформления на границе — DB Schenker. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/nakladnye-tsim-sokrashchaiut-vremia-tamozhennogo-oformleniia-na-granitse---db-schenker/>

Николаев И. (2014) Россия — Иран: Проблемы экономического диалога. *Портал Iran.ru*. 04 февраля. Доступно на: http://www.invissin.ru/publications/russia_iran_problems_of_economic_dialogue/

Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст Б. (2011) *Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества*. Москва: Издательство Института Гайдара. С. 480.

Перепелица О. (2014) Для оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков необходимо поменять целевую функцию таможни, *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/dlia-optimizatsii-dvizheniia-vneshnetorgovykh-gruzopotokov-neobkhodimo-pomeniat-tselevuiu-funktsiiu/>.

РЖД-Партнер (2014а) *Через ЖДПП Забайкальск Читинской таможни началось движение контейнерных поездов по направлению Китай — Европа*. 23 апреля. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/cherез-zhdpp-zabaikalsk-chitinskoi-tamozhni-nachalosdvizhenie-konteinernykh-poezdov-po-napravlenii/>

РЖД-Партнер (2014б) *Таможенники Бурятии приняли участие в совещании железнодорожников России и Монголии*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhenniki-buriatii-priniali-uchastie-v-soveshchaniizheleznodorozhnikov-rossii-i-mongolii/>

РЖД-Партнер (2015) *Для ускорения контейнерных поездов нужна новая платформа*. 29 января. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/dlia-uskoreniia-konteinernykh-poezdov-nuzhna-novaia-platforma/>

Самохина С., Калмыкова Т. (2011) Развиваться и впредь. Интервью с первым вице-президентом ОАО «РЖД» В. Морозовым. *Гудок*. 19 сентября. До-

ступно на: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=409882&year=2011&month=09&SECTION_ID=16234.

Симонова Т. (2014) Евразийский коридор: вчера, сегодня, завтра. Интервью с главой бизнес-сегмента Восточного региона DB Schenker Rail и председателем наблюдательного совета DB Schenker Rail Polska S.A. Хансом-Георгом Вернером. *РЖД-Партнер*. 09 июля. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/glavnoe-dostoinstvo---ieto-skorost/>.

Симонова Т. (2015) Логистика, объединяющая страны. Интервью с директором по продажам ОАО «РЖД Логистика» П. Лаговым. *РЖД-Партнер*. 20 января. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/logistika---obediniushchaia-strany/>

Сотников К. (2015) Первый проект фонда. *Гудок*. 04 февраля. № 17. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253051&archive=2015.02.04>

Степанов В. (2014) По законам Эйнштейна. Интервью с директором смоленской группы компаний «Транзит», председателем правления АС-МАП А. Николенко. *Международные автомобильные перевозки*. № 3. С. 44–52. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Сыченко Е. (2011) В каких портах тише. *Эксперт. Украинский деловой журнал*. № 8. 07 марта. Доступно на: <http://www.expert.ua/articles/9/0/8595/>.

Трунаев В. (2014) На обочине Шелкового пути. *Международные автомобильные перевозки*. № 1. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/1\(113\)_14/21.htm](http://www.map.asmap.ru/1(113)_14/21.htm).

Цветков В., Зоидов К., Медков А. (2014 а) Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. Москва: ИПР РАН. Санкт-Петербург: Нестор-История.

Цветков В., Медков А., Зоидов К. (2014 б) Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Восток — Запад»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки. *Региональные проблемы преобразования экономики*. № 5 (43). С. 43–63.

Цветков В., Медков А., Зоидов К. (2014 в) Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север — Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки. *Региональные проблемы преобразования экономики*. № 9 (47). С. 229–246.

Чистов В. (2014) В режиме реального времени. *Транспорт России*. № 37. Доступно на: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/v-rezhime-realnogo-vremeni.html>

Эксперт Казахстан (2014а) *Где границы ТС?* Редакционная статья. № 34. 17 августа — 24 августа. Доступно на: <http://expertonline.kz/a12968/>

Эксперт Казахстан (2014б) *Встречают по спецодержке*. № 39. 22 сентября — 29 сентября. Доступно на: <http://expertonline.kz/a13078/>

Эксперт Казахстан (2014в) *Как по рельсам*. № 52 (496). 22 декабря — 29 декабря. № 3. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Iran.ru (2014а) *Иран и Центральная Азия: возможен ли новый транспортный прорыв?* 21 августа. Доступно на: http://www.iran.ru/news/economics/94412/Iran_i_Centralnaya_Aziya_vozmozhen_li_novyy_transportnyy_proryv

Iran.ru (2014б) *Россия — Иран: Проблемы экономического диалога*.



04 февраля. Доступно на: http://www.iran.ru/news/analytics/92393/Rossiya_Iran_Problemy_ekonomicheskogo_dialoga

Iran.ru (2014в) *Товарооборот между Ираном и Казахстаном вырастет до \$3 млрд в год.* 25 ноября. Доступно на: http://www.iran.ru/news/economics/95436/Tovarooborot_mezhdu_Iranom_i_Kazahstanom_vyrastet_do_3_mlrld_dollarov_v_god

Podrobno.uz (2013) *Узбекистан и Китай будут совместно производить экскаваторы.* 17 сентября. Доступно на: <http://podrobno.uz/cat/economic/uzbekistan-i-kitai-budut-proizvodit-eksikator/>.

Podrobno.uz (2014) *Китайская CNTIC и латвийская Belat Riga электрифицируют железную дорогу Мараканд — Карши.* 17 июля. Доступно на: <http://podrobno.uz/cat/economic/elektrifikaciya-marakand-karshi-2014/>



ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ВАЛЮТНОЙ ЗОНЫ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ*



Дмитрий
Кондратов

Дмитрий Игоревич Кондратов — к. э. н., старший научный сотрудник Института экономики РАН. За исследования в области мировой экономики и международных отношений награжден медалью Российской академии наук по итогам конкурса молодых ученых (2012 год).

Электронная почта: dmikondratov@yandex.ru

Challenges Inherent to Creation of a Currency Zone in the Economic Union

Dmitry Kondratov

The article examines the operation of the Eurasian Union as a regional economic association of post-Soviet states. It provides a conceptual framework that can be used to determine the strategy and key growth areas of the EAEU and enhance credit policy interface between its member states. Finally, it explores the prospects of creating a currency union within the EAEU.

Key words: Eurasian Union, economic growth, international reserves, currency integration.

JEL: F15, F13, E52

В статье дается оценка особенностей Евразийского союза как регионального экономического объединения государств на постсоветском пространстве. Выделены важнейшие концептуальные подходы к определению стратегии и основных направлений развития ЕАЭС, совершенствования денежно-кредитных механизмов взаимодействия стран-участниц. Рассмотрены перспективы создания валютного союза в ЕАЭС.

Ключевые слова: Евразийский союз, экономический рост, международные резервы, валютная интеграция.

В марте 2015 года президент России В. Путин отметил: «Мы условились с партнерами (странами — членами ЕАЭС) продолжить координацию монетарной политики. Думаем, пришло время поговорить о возможности формирования в перспективе валютного союза».

* Далее по тексту Евразийский союз, ЕАЭС, Союз.



Приведенное заявление дает повод задуматься о том, какие вообще инструменты валютной интеграции выработаны мировой практикой и какие из них могут быть полезны для постсоветского пространства. Принимая во внимание накопленный в мире опыт, государства — члены ЕЭАС исходят из актуальности разработки механизмов сотрудничества на формируемом финансовом пространстве и учитывают закономерности процессов валютной интеграции. Общей закономерностью интеграционных процессов в валютной сфере является поэтапность и последовательность в продвижении к наиболее высокой стадии интеграции — формированию валютного союза. Успешное осуществление интеграционных процессов обусловлено при этом соблюдением баланса между мерами рыночного и государственного регулирования. Выделим наиболее важные этапы и рассмотрим их с точки зрения адекватности для современного Евразийского союза.

Основные положения теории оптимальной валютной зоны. Профессор Стэнфордского университета Р. МакКиннон выделяет характеристики экономики, снижающие вероятность асимметричных шоков и делающие введение общей валюты предпочтительным. Основная идея состоит в том, что структурные реформы должны быть направлены на стимулирование развития гибких рынков, при наличии которых потребность в жестких мерах фискальной и денежно-кредитной политики снижается (McKinnon, 1963).

Эта концепция была дополнена новыми положениями, обобщающими влияние валютной интеграции на экономику. Профессор Гарвардского университета Дж. Фрэнкел и профессор Калифорнийского университета А. Роуз на основе фактических данных показали, что страны, развивающие тесные торговые связи и вступающие в валютный союз, испытывают изменения экономического цикла в направлении его синхронизации. Дальнейшее изучение последствий интеграции в валютных зонах привело к новым выводам. Во-первых, в работе было показано, что валютный союз способен с большей эффективностью использовать интегрированные в финансовом отношении рынки капитала для межстранового разделения риска, что ведет к смягчению колебаний в объемах производства и доходов. Во-вторых, интеграция оказывает существенное воздействие на уровень производства и торговли. В указанном исследовании американских авторов подчеркивается, что валютные союзы благоприятно влияют на развитие двусторонней торговли и согласованное движение цен. Это может означать, что положительное влияние финансовой интеграции на рост торговли и, следовательно, производства может быть на порядок выше, чем эффекты стабилизации экономического цикла. В конечном счете, принятие единой валюты стимулирует и усиливает дальнейшую торговую интеграцию (Frankel, Rose, 1996).

Как показали работы европейских экономистов, интеграция является длительным процессом. Главная задача состоит в том, что любая

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Армения	0.6	2.9	4.4	8.9	3.4	8.2	7.7	2.6	5.8	3
Республика Беларусь	10.3	7	8.4	14.8	12.9	7.7	53.2	59.2	18.3	18.1
Казахстан	7.6	8.6	10.8	17.2	7.3	7.1	8.3	5.1	5.8	6.7
Россия	12.7	9.7	9	14.1	11.7	6.9	8.4	5.1	6.8	7.8

Таблица 1. Темпы роста потребительских цен в странах ЕАЭС, 2005–2014 годы

Источник: International Financial Statistics, 2014.

модель валютной политики в переходный период должна быть приспособлена к конкретным нуждам и условиям каждой страны. Вместе с тем существует ряд общих элементов, определяющих выбор монетарной и валютной политики для всех государств Евразийского союза.

Первым таким элементом является развитие и укрепление институциональной структуры финансовой системы. Валютная интеграция не сводится к принятию общей валюты, а предполагает также интеграцию финансовых рынков. Это не только либерализация движения капиталов, но и выравнивание условий на основе общих стандартов, структур, институтов и норм регулирования, а также создание мощной банковской системы. Это важно по следующим причинам. Во-первых, успешное осуществление центральным банком монетарной политики требует стабильно функционирующего внутреннего финансового сектора, на который он может опереться. Во-вторых, неадекватная институциональная структура может привести к нестабильности экономики и уязвимости всей системы. Поэтому важнейшее значение имеет эффективное регулирование и надзор за финансовыми учреждениями и рынками.

Другой необходимый элемент — доверие и надежность политики. Заслуживающая доверия монетарная политика, нацеленная на снижение инфляции, способна значительно снизить потенциальное сокращение объемов производства и привести к требуемому результату с меньшими затратами времени даже при наличии факторов, препятствующих номинальной конвергенции валют. Напротив, отсутствие доверия может служить причиной инфляционной инерции и сокращения производства. Страны Евразийского союза достигли за последние годы значительных успехов в снижении инфляции (см. таблицу 1). Поддержание ценовой стабильности означает, что динамика цен и заработной платы соответствует умеренным инфляционным ожиданиям.

Еще один элемент монетарной политики — необходимость учета фактора неопределенности в процессе непрерывно происходящих изменений в структуре экономики стран ЕАЭС. Неясность усиливается в результате, во-первых, отсутствия длительного опыта проведения подобной политики в странах, где была централизованно плановая экономика; во-вторых, отсутствия или сомнительной достоверности



статистических данных за длительные периоды времени; в-третьих, сложности понимания и моделирования экономических процессов из-за структурных изменений в экономике.

Трудности, стоящие перед монетарными властями стран Евразийского союза, в определенной степени схожи с проблемами, стоявшими перед Европейским центральным банком (ЕЦБ) на раннем этапе его деятельности как нового денежного регулятора валютной зоны, решавшего задачи выбора эффективной политики и укрепления доверия. Основу его стратегии составляет решение задачи обеспечения стабильности цен в среднесрочном периоде. Важным элементом этой стратегии является определение ценовой стабильности в зоне евро как годовое увеличение гармонизированного индекса потребительских цен, не превышающее 2%. В основе лежат исследования, опирающиеся на двойной подход: экономический и монетарный. Экономический анализ включает оценку текущего состояния реального и финансового секторов экономики, выявления природы действующих экономических шоков и оценку инфляционных рисков в кратко- и среднесрочном периоде. Прогноз динамики цен в этом случае строится на основе изменений в соотношении спроса и предложения на рынках труда, товаров и услуг. Экономический анализ как составная часть денежно-кредитной политики характерен для большинства центральных банков, включая Банк России.

Монетарный анализ ЕЦБ базируется на признании четкой долгосрочной взаимосвязи между динамикой денежной массы и инфляции. Соответственно, в монетарном отчете анализируется динамика денежных агрегатов и оценивается их влияние на уровень цен в средне- и долгосрочном периоде. Наибольшее значение для денежно-кредитной политики ЕЦБ имеет широкий денежный агрегат М3 (аналогичен российскому М2), в отношении которого устанавливается контрольное значение темпов роста. Считая уровень прироста денежного агрегата в 4.5% в год ценовой стабильности в среднесрочном периоде, ЕЦБ допускает краткосрочные отклонения реального значения от контрольного показателя.

Плюсы и минусы валютной интеграции. Главное преимущество валютного союза — сокращение транзакционных издержек, связанных с обменом валют. Чем больше стран входит в объединение, тем больше выгода от его создания. Снижение указанных издержек чаще всего приводит к росту товарообмена между странами — членами сообщества, более эффективному распределению ресурсов и высоким темпам экономического роста.

Переход от плавающих валютных курсов (или квазиплавающих) к фиксированному приведет к усилению притока прямых иностранных инвестиций в страны Евразийского экономического союза, что в свою очередь будет стимулировать развитие предпринимательства

и снижение безработицы; жесткая бюджетная политика стабилизирует долгосрочные процентные ставки на низком уровне стран Союза.

Следовательно, единая валюта является фактором стабильности и экономического роста: возрастающая закрытость постсоветских экономик в рамках ЕАЭС требует более тесной координации денежной и валютной политики. А это, по мнению российских экспертов, более эффективно для стран — членов ЕАЭС по сравнению с вариантом отмены фиксированного валютного курса как реакции на усиление глобализации мировой экономики. В рамках валютного союза отпадут транзакционные затраты на валютные операции и затраты, связанные с резкими колебаниями валютных курсов. Переход на единую валюту значительно снизит и затраты, связанные с международной торговлей, а также сведет к минимуму курсовые риски, что будет иметь положительный эффект для малой открытой российской экономики с высокой долей торговли со странами ЕАЭС. Затягивание процесса введения единой валюты может затормозить процессы углубления интеграции постсоветских экономик в единый экономический рынок.

Однако эту точку зрения разделяют далеко не все. По мнению сотрудников Банка России, фиксирование обменного курса российского рубля повысит риск спекулятивных атак на национальную денежную единицу. Россия уже имеет печальный опыт, когда в период действия режима фиксированного валютного курса на начальном этапе трансформации в страну «устремился» краткосрочный иностранный спекулятивный капитал, в 1998 году приведший к валютному кризису.

Противники «рывка» указывают на риски быстрого интеграционного сплочения, в среднесрочной перспективе перевешивающие вышеприведенные выгоды. Постсоциалистические страны ЕАЭС находятся на разном уровне экономического развития. Все они (включая Россию) объективно нуждаются в автономной денежной политике для ускорения экономического роста в гонке за развитыми странами. В такой ситуации преждевременно и невыгодно отказываться от преимуществ самостоятельной денежной и курсовой политики — это грозит затормозить дальнейшее экономическое развитие. Серьезной проблемой может стать преждевременная утрата гибкости курсовой политики: найти равновесный реальный валютный курс очень сложно, а рыночный обменный курс совсем не обязательно будет отвечать интересам и долгосрочным целям развития постсоциалистических экономик.

Российские эксперты высказывают такие опасения: благоприятные условия для развития экономики государств ЕАЭС будут существовать до тех пор, пока страны не перешли на единую валюту. Эту точку зрения разделяет и ряд западных экспертов. Они считают, что эффект перехода на единую валюту может быть как положительным (усиление позиций, например, рубля вследствие расширения рынков), так и отрицательным из-за относительной монетарной нестабиль-



ности в странах ЕАЭС. По оценкам западных аналитиков, в случае валютной интеграции в СНГ в настоящее время негативные последствия превзойдут положительные. Аналитики прогнозируют: за 10 лет пребывания в валютной зоне страны будут иметь более низкие темпы экономического роста, чем те, которых они могли бы достичь в случае сохранения национальных валют (потери могут составить до 5% ВВП)*. Другие авторы, такие как В. Чаплыгин, Э. Хьюз-Халлет, К. Рихтер, считают, что Россия станет источником шока со стороны предложения, а из-за ее доминирующего положения в ЕАЭС остальным странам придется к ней приспособливаться (Chaplygin, Hughes-Hallett, Richter, 2006).

Кроме того, стоимость национальных валют республик СНГ по отношению к паритету покупательной способности занижена в несколько раз**.

При этом валютный союз в настоящее время более всего подходит для стран, характеризующихся большими объемами взаимной торговли, интеграцией финансовых сфер и сходностью структур экономики (Казахстан и Россия). В этих условиях внешнее воздействие будет влиять на все государства — члены Союза одинаково, следовательно, наиболее эффективной для них будет именно единая валютная политика. Если же имеют место серьезные различия между странами, то указанная политика вряд ли будет для них оптимальной. Например, в зоне евро наибольшую выгоду извлекают те страны, чьи макроэкономические переменные, в том числе фазы развития экономического цикла, наиболее близки к показателям Германии — центра европейской валютной интеграции.

Если страны сталкиваются с асимметричным воздействием внешних шоков, но при этом степень их интеграции высока, то утрата самостоятельности в денежно-кредитной и валютной политике как традиционных инструментов стабилизации может теоретически быть компенсирована другими экономическими рычагами. Среди них, по мнению профессора Калифорнийского университета С. Эдвардса, факторная мобильность, в частности рабочей силы, высокий уровень торговых отношений в рамках союза, разнообразная диверсифицированная структура производства и торговли среди стран, гибкость цен и заработной платы среди членов союза, отсутствие фискального доминирования, низкий и сопоставимый уровень государственного долга в различных странах, сопоставимые или синхронизированные экономические циклы, политическая координация между странами (Edwards, 2006). Справедливость указанных механизмов подтверждает опыт Италии, Испании, Португалии, Греции и Ирландии. Они изначально считались периферией Евросоюза, тем не менее не толь-

* См. подробнее: Mays, D., Korhonen, V. (2006) The CIS — Does the Regional Hegemon Facilitate Monetary Integration? *International Economics*, Issue 3. № 107.

** При сопротивлении центральных банков укреплению национальной валюты сближение рыночного курса к ППС будет происходить за счет роста внутренних цен.

ко не понесли убытков, но и приобрели существенные преимущества от вхождения в валютный союз со странами, которые составляют экономическое ядро Европейского союза (Франция, Германия, Бельгия и Нидерланды).

Основные элементы создания валютной зоны. Ключевым элементом для создания валютной зоны является высокая мобильность факторов производства (в особенности рабочей силы) между странами. Следовательно, в контексте конкретного экономического региона шоки, которые невозможно абсорбировать за счет денежно-кредитной и/или валютной политики, должны быть нейтрализованы посредством изменения баланса спроса и предложения, а также цены факторов производства. Очевидно, что высокая мобильность факторов производства, предполагающая быструю реакцию реального сектора на внутренние и внешние шоки, а не надежду на их нейтрализацию за счет действий государства (в том числе налогово-бюджетной политики), является исключительной прерогативой экономической системы, основанной на рыночных принципах работы.

Это означает, что при прочих равных условиях риски вступления в валютную зону ниже для страны с рыночной экономикой, нежели для экономики, характеризующейся активным административным вмешательством со стороны государства.

Именно поэтому страны Центральной и Восточной Европы, стремящиеся вступить в Европейский союз и войти в валютную зону евро, не боятся существенных различий в уровне дохода (ВВП) на душу населения и производительности национального труда. В условиях рыночной системы и высокой мобильности факторов производства вступление в единое экономическое пространство Европейского союза приведет, скорее, к уменьшению данных различий.

Как известно, валютный союз в ЕАЭС возможен только вкуче с экономическим, и прежде всего участники региональной группировки должны пройти все более ранние стадии экономической интеграции: зону свободной торговли, таможенный союз, общий рынок^{***}. Данная очередность — непреложный закон интеграции, о чем не раз писали многие российские ученые. Так, профессор Ю. Борко подчеркивает: «Региональная интеграция, сколь ни была бы она необходима, не терпит поспешности. Любые попытки нарушить последовательность задач или действий, перепрыгнуть через этап и т.п., как правило, оборачиваются неудачей и зачастую дискредитацией самой идеи интеграции» (Борко, 1995). Напомним, что в Евросоюзе первый проект валютного союза — так называемый «план Вернера» — был выдвигнут еще в 1970 году. Он предусматривал введение единой валюты уже в 1980-м. Однако план провалился, и не только из-за мировых финансовых кризисов, но и из-за того, что страны Евросоюза попросту

^{***} См. подробнее: Буторина О. (2005) Закономерности валютно-финансовой интеграции: мировой опыт и СНГ. Деньги и кредит, № 8. С. 42–50.



Таблица 2. Структура
внешней торгов-
ли стран ТС – ЕЭП
в 2013–2014 годах

Наименование укруп- ной группы	Экспорт ТС и ЕЭП						Республика Беларусь						Республика Казахстан						Экспорт					
	2013			2014			2013			2014			2013			2014			2013			2014		
	\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%		\$ млрд	%	
Всего	587.7	100		556.5	100		19.5	100		20.2	100		78.8	100		73	100		489.4	100		463.3	100	
из них:																								
Продовольственные товары и сельскохозяй- ственное сырье	16.9	2.9		19.3	3.5		0.8	4.2		0.6	3.2		2.2	2.8		2.3	3.2		13.8	2.8		16.3	3.5	
Минеральные продукты	436	74.2		408.1	73.3		11.1	57		11	54.8		65.5	83.1		61.4	84		359.4	73.4		335.7	72.4	
Топливо-энергетические товары	429.9	73.1		402.3	72.3		11.1	56.7		11	54.5		63.8	81		59.7	81.8		355	72.5		331.6	71.6	
Продукция химической промышленности, каучук	27.9	4.8		28.1	5		3.3	16.8		4.2	20.6		0.6	0.8		0.6	0.9		24	4.9		23.3	5	
Кожевенное сырье, пуш- нина и изделия из них	0.7	0.1		0.4	0.1		0.1	0.4		0.1	0.3		0	0		0	0		0.5	0.1		0.4	0.1	
Древесина и целлюзно- бумажные изделия	10.7	1.8		11.3	2		0.5	2.6		0.6	3.1		0.1	0.1		0	0		10.1	2.1		10.6	2.3	
Текстиль, текстильные из- делия и обувь	1	0.2		0.9	0.2		0.4	2.2		0.4	2		0.1	0.1		0.1	0.1		0.4	0.1		0.4	0.1	
Металлы и изделия из них	43.4	7.4		42.9	7.7		1	5.3		1.2	6		6.4	8.1		5.2	7.2		36	7.3		36.5	7.9	
Машины, оборудование и транспортные средства	15.3	2.6		15.4	2.8		1.6	8.1		1.3	6.4		0.4	0.5		0.5	0.7		13.3	2.7		13.6	2.9	

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

не дозрели для подобного шага, у них не было соответствующих механизмов координации экономической и денежно-кредитной политики. По большому счету, в ЕАЭС изначальные условия для интеграции хуже, чем в ЕС. В подготовленной Институтом Европы РАН фундаментальной монографии «Европейский союз на пороге XXI века» указывается, что европейская интеграция созревала и развивалась в особенных условиях, без которых ее успех был бы невозможен даже при самых мудрых политических решениях. Ни в одной другой региональной группировке мира нет такой совокупности факторов, благоприятствующих интеграции, какими с самого начала располагала Западная Европа. Наиболее важные из них: высокоразвитая рыночная экономика, полицентрическая структура, особая культурная и историческая общность (Борко, Буторина, 2001).

Высокоразвитая рыночная экономика включает в себя три составляющие: мощный промышленный потенциал, рыночный тип хозяйства и однородность институциональной структуры экономики. Без развитой индустрии невозможны внутриотраслевая кооперация и торговля. Только они в технически сложных производствах накрепко привязывают партнеров по группировке друг к другу. Если разные страны являются звеньями единой технологической цепи, отношения между ними могут выдержать самые тяжелые испытания. Результатом такой взаимозависимости является интенсивное развитие не столько межотраслевой, сколько внутриотраслевой торговли. Способность государств-участников удовлетворять потребности других в высокотехнологичной продукции — важнейшее условие целостности группировки, залог того, что ее участники не будут отдавать предпочтение партнерам извне.

В эпоху Советского Союза между его республиками существовали тесные производственные взаимосвязи. Однако, во-первых, взаимосвязи в административной экономике и в рыночной — вещи принципиально разные. Во-вторых, интеграция между регионами одного государства и между независимыми странами — явления совершенно различные по природе и логике развития. То, что хорошо для регионов одной страны, оказывается неприемлемым для суверенных государств.

Ныне структура внешней торговли России и Казахстана очень похожа. За границу в основном экспортируется сырье, сельхозпродукция, полуфабрикаты (см. таблицу 2). Причем в настоящее время более половины экспортно-импортных потоков России приходится не на страны ЕАЭС, а на Европейский союз. При этом вследствие существенной доли экспорта и импорта в ВВП России, превышающей 40%, торговля с Евросоюзом также оказывает влияние на темпы экономического роста.

В связи с этим сложившаяся географическая ориентация внешней торговли страны ставит Россию в сильную зависимость от экономи-



Таблица 3. Валовой внешний долг (\$ млрд, % к ВВП на конец года), 2009–2012 годы

	2009	2010	2011	2012
Армения	...	6.3	7.4	7.6
Беларусь	22.1	28.4	34	34.1
Казахстан	112.9	118.2	125.2	137.1
Россия	467.2	488.9	545.1	631.8
% к ВВП				
Армения	...	67.9	72.9	76.7
Беларусь	45	51.7	64.2	54.1
Казахстан	97.9	79.9	66.6	67.6
Россия	38.1	32.1	28.7	31.4

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

ческой конъюнктуры в ЕС, то есть фактически служит каналом импорта возможных кризисных явлений из европейской экономики в российскую. Из соображений экономической безопасности данная ситуация не совсем желательна.

С точки зрения не только диверсификации внешней торговли, но и повышения технологического уровня выпускаемой продукции и выхода на существенно более емкие и платежеспособные рынки (что позволило бы выпускать продукцию с более высоким уровнем добавленной стоимости) логичной выглядит интеграция России в АСЕАН и АТЭС. По этой причине выгода от дальнейшего углубления торговли со странами региона СНГ в сравнении с имеющейся альтернативой не представляется однозначной.

При этом в России издержки по добыче полезных ископаемых относительно невысоки, так что конкурентоспособность ее базовых отраслей на рынках дальнего зарубежья гарантирована. Поэтому она смогла сразу после распада СССР выйти на мировой рынок и завоевать там свою нишу. Однако из-за низкого качества готовых изделий (в основном обрабатывающая промышленность), произведенных в России, их вытесняют из взаимной торговли аналоги из дальнего зарубежья.

Так, доля машин, транспортных средств, химических продуктов и изделий легкой промышленности в российском экспорте в ЕАЭС упала с 31.3% в 1995 году до 26.7% в 2014-м, тогда как доля энергоресурсов, черных и цветных металлов, а также продукции агропромышленного комплекса повысилась с 63.7% до 67.5% соответственно. На заработанное импортируются техника, химические товары, медикаменты, высококачественные изделия и передовые технологии, которые в ЕАЭС практически никто не производит. Это означает, что экономически Россия и остальные государства Союза становятся все менее взаимодополняющими и все более конкурирующими, взаимоотношкающимися. Хотя Россия до сих пор остается экономическим

	2009	2010	2011	2012
Всего по ЕАЭС	100	100	100	100
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	12.6	11.4	9.7	10.4
Минеральные продукты	39.4	40.1	42.3	40.5
Продукция химической промышленности, каучук	9.6	9.1	9.1	9.5
Текстиль, текстильные изделия и кожа	2.2	2.2	1.9	1.9
Древесина, целлюлозно-бумажные изделия, камень, металлы и изделия из них	18	17.5	16.5	16
Машины и оборудование	11.5	10.6	9.9	10.5
Транспортные средства	5.1	7.3	8.9	9.3
Прочие товары	1.6	1.7	1.4	1.7

Таблица 4. Основные продукты стран Союза, экспортируемые в страны ЕАЭС, % к итогу

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

центром для большинства стран ЕАЭС, ее значение как торгового партнера этих государств убывает. Характерно, что быстрее всего отдаляются от России те республики, которые могут выйти на мировые рынки со своими базовыми ресурсами.

В ЕАЭС усиление сырьевой специализации промышленности и соответственно структуры отечественного экспорта обусловило чрезмерную импортную зависимость внутренних рынков, угрожающий рост внешнего долга, сопровождающийся неконтролируемой утечкой капитала за рубеж (см. таблицу 3). В 90-е годы все государства ЕАЭС переориентировали свою внешнюю торговлю с России на Западную Европу, и теперь почти 50% их экспорта направляется в Евросоюз. Однако в условиях глобализации само по себе расширение географии внешних связей не может обеспечить им достойное место в международном разделении труда.

Товарная структура торговли внутри ЕАЭС соответствует региональной экономической группировке развивающихся стран, осуществляющих обмен продуктами сельского хозяйства, добывающей промышленности или первичной переработки минерального сырья (см. таблицу 4). Такая конструкция товарооборота уменьшает взаимодополняемость экономик стран — членов ЕАЭС и снижает их экономический интерес друг к другу.

В основе этой тенденции — хозяйственная необходимость, которую не изменить межгосударственными соглашениями. Однако надо учитывать специфику стран с переходной экономикой. К середине 90-х годов процесс дезинтеграции на пространстве бывшего СССР достиг своего апогея. Только к 2010 году появились первые признаки восстановления утраченных экономических взаимосвязей. Однако общий объем внешней торговли не соответствует их экономическому потенциалу. Доля экспорта к ВВП в 2014 году в среднем по ЕАЭС достигла



Таблица 5. Доля экспорта в ВВП, % в 2005–2014 годах

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Армения	19.6	15.8	13.4	9.1	8	10.9	13	14.3	14.2	18.8
Республика Беларусь		53.6	53.8	53.8	43.4	46.2	69.5	72.9	51.2	48.1
Казахстан	49.7	48.2	47.4	53.3	39.6	40.8	46.6	45.4	36.9	
Россия	32.1	30.7	27.3	28.4	24.8	26.3	27.1	26.4	25	26.5
ЕАЭС	33.8	37.1	35.5	36.2	29	31.1	39.1	39.7	31.8	31.1

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

31.1%, в том числе в России — 26.5%, в Казахстане — 36.9% (в 2013 году), в Армении — 18.8%, в Республике Беларусь — 48.1% (см. таблицу 5). Данные свидетельствуют о том, что большинство государств ЕАЭС в исследуемый период находились в противофазе к экономике России. Если такое положение сохранится, то, вступив в валютную зону, данные страны могут оказаться под воздействием процентной политики Банка России, которая совершенно не обязательно будет соответствовать потребностям их национальных хозяйств.

Указанная тенденция таит в себе опасную перспективу. Поскольку конкурентоспособность базовых товаров определяется не столько их качеством, сколько ценой, борьба за рынки внутри ЕАЭС все заметнее смещается в плоскость маневрирования экспортными ценами. Это порождает настороженность правительств, которые начинают прибегать к антидемпинговым мерам защиты своих рынков.

Макроэкономические дисбалансы. В ЕАЭС на Россию приходится больше половины населения, 2/3 совокупного ВВП всех стран-членов и 73% промышленного потенциала. Такой разрыв не может быть преодолен за несколько лет. По мнению зарубежных экспертов, процесс реальной конвергенции, скорее всего, продолжится в течение значительного времени. Его смысл состоит не столько в том, чтобы догнать Россию по уровню экономического развития, сколько в том, чтобы приблизить структуру экономики постсоветских стран к соответствующей структуре России.

Если говорить о распределении валовой добавленной стоимости по важнейшим отраслям, то здесь между Россией и другими государствами ЕАЭС также есть существенные различия. В сельском хозяйстве производится соответственно 3.9% и 11.6% добавленной стоимости; в промышленности — 29.5% и 28.9%; в сфере услуг — 60.1% и 50.2%; в строительстве — 6.5% и 9.3% (см. таблицу 6).

В 90-е годы практически все государства ЕАЭС переориентировали свою внешнюю торговлю с России на Западную Европу, и теперь почти 50% их экспорта направляется в дальнее зарубежье. Значительные успехи были достигнуты в приватизации и модернизации предприятий, а также в реструктуризации рыночных систем и финансовых институтов.

Таблица 6. Укрупненная структура ВДС по видам экономической деятельности (в текущих ценах, % к итогу), 2009–2012 годы

Валовая добавленная стоимость	В том числе			
	промышленность	сельское, лесное и рыбное хозяйство	строительство	услуги
Армения				
2009 100	14.7	18.6	20.4	46.3
2010 100	17.2	18.8	19.1	44.9
2011 100	18.7	22.2	14.2	44.9
2012 100	18.8	20.9	13.4	46.9
Беларусь				
2009 100	31.5	9.4	10.3	48.8
2010 100	30.2	10.2	10.6	49
2011 100	34	9.1	7.3	49.6
2012 100	35.4	9.5	7.7	47.4
Казахстан				
2009 100	31	6.2	8	54.8
2010 100	34	4.7	8	53.3
2011 100	33.8	5.5	7.1	53.6
2012 100	32.5	4.5	6.7	56.3
Россия				
2009 100	27.4	4.7	6.2	61.7
2010 100	28.2	3.9	6.5	61.4
2011 100	30.2	4.4	6.5	58.9
2012 100	29.5	3.9	6.5	60.1
В целом по ЕАЭС (за исключением России)				
2009 100	25.7	11.4	12.9	50.
2010 100	27.1	11.2	12.6	49.1
2011 100	28.8	12.3	9.5	49.4
2012 100	28.9	11.6	9.3	50.2

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

Вместе с тем постсоветским государствам следует еще много сделать, чтобы завершить переход к рыночной экономике и добиться устойчивого роста. В числе задач: дальнейшая либерализация цен, совершенствование корпоративного управления, улучшение инвестиционного климата, внедрение в практику норм современной деловой культуры, а также укрепление финансового положения предприятий. Некоторым странам предстоят масштабные реформы на рынке труда, о чем свидетельствует возросший в последнее время уровень безработицы. Значительных усилий потребует оздоровление государственных финансов.

Так, в 2012 году дефицит государственного бюджета Армении не превышал 3%, а в остальных государствах наблюдался профицит



Таблица 7. Дефицит (-) или профицит бюджетов (консолидированных) стран ЕАЭС, % ВВП

	2009	2010	2011	2012
Армения	-7.6	-5	-2.8	-0.3
Беларусь	-0.7	-2.6	2.1	0.5
Казахстан	5.2	8	10.2	8.5
Россия	-6.3	-3.4	1.5	0.4

Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

(см. таблицу 7). Примечательно, что даже в весьма благоприятные с этой точки зрения годы эксперты отмечали неустойчивость бюджетной ситуации в регионе. Их основной аргумент сводился к тому, что при ухудшении экономической конъюнктуры отрицательное сальдо государственных бюджетов может резко возрасти, поскольку в целом экономика стран ЕАЭС, особенно их финансовые рынки, не обладают тем запасом прочности, который имеется у их западных соседей. В некоторых республиках безнадежные просроченные долги длительное время были «спрятаны» в балансах государственных финансовых институтов, и когда их списали на убытки, бюджетные показатели ухудшились.

Эксперты называют пять факторов, которые в ближайшее время будут повышать риск возникновения бюджетных дефицитов у стран ЕАЭС: 1) необходимость дорогостоящей структурной и институциональной перестройки экономики; 2) расходы на выполнение экологических стандартов; 3) трудности с размещением крупных государственных заимствований на местных фондовых рынках из-за их недостаточного развития и вытекающая отсюда зависимость от притока иностранного капитала; 4) возможность непредвиденного резкого роста стоимости суверенного долга, в частности, из-за колебаний обменного курса или ухудшения условий его размещения; 5) старение населения.

Проблема усугубляется тем, что на постсоветском пространстве пока нет стимулов, которые имелись и привели к успеху в рамках других региональных группировок. На данном этапе в ЕАЭС было невозможно провести конвергенцию макроэкономических показателей, аналогичную той, что предшествовала введению евро в ЕС. Так, в 2014 году ключевая ставка составляла в Армении 8.5%, Республике Беларусь — 20%, Казахстане — 5.5%, а в России — 17% (см. таблицу 8).

Координация действий в области валютного курса. И в России, и в других странах ЕАЭС существует единое мнение: быстрое, экономически неподготовленное введение в Евразийском союзе единой валюты или ускоренная жесткая фиксация обменного курса национальных валют к российскому рублю неприемлемы, поскольку их результатом были бы шоковые потрясения в экономике стран ЕАЭС в масштабах, обратно пропорциональных размерам их экономических потенциалов. По этой причине для достижения конечных целей ва-

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Армения	3.5	4.8	5.8	7.3	5	7.3	8	8	7.8	8.5
Беларусь	11	10	10	12	13.5	10.5	45	30	23.5	20
Казахстан	8	9	11	10.5	7	7	7.5	5.5	5.5	5.5
Россия	12	11	10	13	8.8	7.8	8	8.3	8.3	17

Источник: МВФ.

Таблица 8. Ключевая ставка национальных (центральных) банков (на конец года, %), 2005–2014 годы

лотной интеграции Беларуси, России, Казахстану и Армении предстоит проделать большой объем подготовительных работ. Прежде всего следует добиться дальнейшего прогресса в деле экономической конвергенции и стабилизации обменных курсов (см. таблицу 9).

В дальнейшем должны быть созданы структурные предпосылки валютной интеграции: осуществлены экономическая и финансовая стабилизация; повышена монетизация экономик четырех стран, сокращены объемы бартерных операций и созданы современные финансовые системы; организованы действенные системы валютного контроля и валютного регулирования; завершено создание общего рынка и обеспечена свобода передвижения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы; реализованы принципы свободной конкуренции; гармонизировано законодательство.

Кроме многочисленных стандартов технико-экономических проблем, связанных с введением единой валюты и формированием единого эмиссионного центра, наиболее существенной и специфической является проблема органической увязки юридического равенства и фактической резкой «асимметричности» экономических потенциалов стран ЕАЭС, что в корне отличает союз четырех государств от других многосторонних валютных союзов.

Поэтому единая валюта не будет эффективна в условиях ЕАЭС. Во-первых, для ЕАЭС, как уже отмечалось выше, характерны двусторонние, а не многосторонние товарные потоки. Следовательно, многосторонняя увязка курсов не принесет больших выгод. Во-вторых, затраты на поддержание коридора, где участвовали бы сразу несколько стран, будут огромными. При разнонаправленных экономических курсах, слабых валютах и высокой мобильности капиталов потребуются такие фонды для интервенций, размер которых трудно представить.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Армения	450.2	363.5	304.2	306.7	377.9	363.4	385.8	403.6	405.6	475
Беларусь	2152	2140	2150	2200	2863	3000	8350	8570	9510	11850
Казахстан	134	127	120.3	120.8	148.5	147.5	148.4	150.7	154.1	182.4
Россия	28.8	26.3	24.5	29.4	30.2	30.5	32.2	30.4	32.7	56.3

Источник: МВФ.

Таблица 9. Курсы национальных валют стран ЕАЭС по отношению к доллару США (единиц национальной валюты за \$1; на конец года), 2005–2014 годы



Таблица 10. Международные резервы в странах ЕАЭС, \$ млрд, за исключением монетарного золота, 2005–2014 годы

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Армения	0.7	1.1	1.7	1.4	2	1.9	1.9	1.8	2.3	1.5
Беларусь	1.1	1.1	4	2.7	4.8	3.4	6	5.8	4.9	3.4
Казахстан	6.1	17.8	15.8	17.9	20.7	25.2	25.2	22.1	19.1	21.5
Россия	175.9	295.6	466.8	411.7	416.6	443.6	453.9	486.6	469.6	339.4

Источник: International Financial Statistics, 2014.

Таким образом, представляется, что в настоящее время в ЕАЭС объективно не существует основы для создания валютного союза подобно тому, который имеется в ЕС. Преждевременная интеграция была бы контрпродуктивна для российской национальной экономики и наверняка имела бы отрицательные последствия для остальных участников ЕАЭС.

ЛИТЕРАТУРА

Борко Ю. (1995) Что такое Европейский союз? Некоторые основные сведения. 1950–1995. *Рабочие документы делегации Европейской комиссии в Москве*. Москва.

Борко Ю., Буторина О. (2001) От Европейского союза — к Соединенным Штатам Европы? *Европейский союз на пороге XXI века*. Москва: УРСС.

Буторина О. (2005) Валютное сотрудничество СНГ: концепция и практическая реализация. Торгово-промышленная палата Российской Федерации. *Круглый стол «Валютная интеграция в рамках Евразийского экономического сообщества»*.

Исполнительный комитет Содружества Независимых Государств. Доступно на: <http://www.cis.minsk.by/>

Петраков Н., Шагалов Г. (2003) Валютный фактор в экономической интеграции стран СНГ. *Вопросы экономики*. Москва. № 3.

Фридман А., Вербецкий А. (2001) Замещение валют в России. Москва: РПЭИ.

Шишков Ю. (2001) Россия и СНГ: неудавшийся брак по расчету. *Pro et Contra*. Москва. № 1.

Шумский Н. (2003) Экономическая интеграция государств Содружества: возможности и перспективы. *Вопросы экономики*. Москва. № 6.

Mundell, R. (1961) A Theory of Optimum Currency Areas. *American Economic Review*. Vol. 51. № 4, pp. 657–665.

McKinnon, R. (1963) Optimum Currency Area. *American Economic Review*. Vol. 52. pp. 717–725.

Frankel, J., Rose, A. (1996) The Endogeneity of the Optimum Currency Area Criteria. *NBER Working Paper*. № 5700.

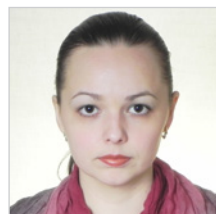
Chaplygin, V., Hughes-Hallett, A., Richter, C. (2006) Monetary Integration in the ex-Soviet Union: a “Union of Four”. *Economics of Transition*, 14 (1), pp. 47–68.

Edwards, S. (2006) Monetary Unions, External Shocks and Economic Performance: a Latin American Perspective. *NBER Working Paper*, № 12229. May.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ



Самат Алиев



Елена Измайлова

Самат Бикитаевич Алиев — д. т. н., профессор, академик Российской академии естественных наук, заместитель директора Департамента развития предпринимательской деятельности Евразийской экономической комиссии. При участии С. Б. Алиева и под его непосредственным руководством разрабатываются проекты нормативных правовых актов Евразийской экономической комиссии и международные законопроекты в сфере интеллектуальной собственности по вопросам товарных знаков, коллективного управления авторскими и смежными правами, единого таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности, координации деятельности уполномоченных органов. Автор более 110 научных трудов, в том числе 20 монографий. Сфера научной деятельности — реструктуризация угольной промышленности, развитие высшего образования, управление транснациональными корпорациями, стратегия развития интеллектуальной собственности, миграционные процессы.

Электронная почта: aliev@eeccommission.org

Елена Юрьевна Измайлова — к. э. н., начальник отдела правовой охраны интеллектуальной собственности Департамента развития предпринимательской деятельности Евразийской экономической комиссии. В 2002 году окончила Российскую таможенную академию по специальности «экономика и управление на предприятии». Принимает непосредственное участие в разработке и согласовании проектов нормативных правовых актов Евразийской экономической комиссии и проектов международных договоров в сфере интеллектуальной собственности. Автор более 20 научных трудов. Сфера научной деятельности — защита прав интеллектуальной собственности таможенными органами, правовая охрана объектов интеллектуальной собственности, стратегия развития интеллектуальной собственности в Евразийском экономическом союзе.

Электронная почта: izmaylova@eeccommission.org



Protection, Defense and Use of Intellectual Property in the Eurasian Economic Union

Samat Aliev, Elena Izmaylova

The article examines the principles underpinning legal regulation of intellectual property within the Eurasian Economic Union, and the steps taken by the Eurasian Economic Commission to protect and defend intellectual property rights. The authors dwell on problem areas related to intellectual property protection (in particular, exhaustion of exclusive trademark rights) in Armenia, Belarus, Kazakhstan and Russia.

Key words: CU, SES, intellectual property items, trademark, trademark owners, infringing goods, customs register

JEL: F15, F13, O34, O38

В статье рассматриваются основы правового регулирования интеллектуальной собственности в рамках Евразийского экономического союза, а также деятельность Евразийской экономической комиссии в сфере охраны и защиты прав на объекты интеллектуальной собственности. Авторы затрагивают проблемные вопросы в сфере интеллектуальной собственности (в частности, исчерпание исключительного права на товарный знак) в Армении, Беларуси, Казахстане и России.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, правовая охрана и защита интеллектуальной собственности, сотрудничество государств – членов Евразийского экономического союза в сфере интеллектуальной собственности, Евразийская экономическая комиссия, международные договоры в сфере интеллектуальной собственности.

29 мая 2014 года в Астане был подписан Договор о Евразийском экономическом союзе (далее Союз), открывший с 1 января 2015 года новую историческую веху экономической интеграции на постсоветском пространстве.

Основные цели Союза:

- создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня населения;
- стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов;
- всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик.

Важной площадкой практического диалога государственных органов с бизнес-сообществом выступает Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), которая является постоянно действующим наднациональным регулирующим органом государств – участников Союза.

Ее основная цель – совершенствование и гармонизация нормативной правовой базы и правоприменительной практики стран в интересах создания благоприятных экономических условий, а также выработка предложений в сфере экономической интеграции.

Сфера интеллектуальной собственности является одной из важнейших в рамках проекта евразийской интеграции. Перед ЕЭК в данной сфере стоят такие важные задачи, как:

- повышение инвестиционной привлекательности за счет создания благоприятных инновационных условий;
- унификация законодательства;
- формирование цивилизованного рынка интеллектуальной собственности;
- развитие интеграционных процессов в рамках Союза.

Вопросы интеллектуальной собственности возложены в Евразийской экономической комиссии на Департамент развития предпринимательской деятельности.

На заседаниях консультативного комитета при коллегии ЕЭК уже были рассмотрены и приняты решения по отдельным проблемным вопросам:

- о субъектном составе правообладателей товарных знаков Евразийского экономического союза (ЕАЭС);
- о механизме уплаты пошлин за регистрацию товарных знаков ЕАЭС;
- о регистрации наименований мест происхождения товаров ЕАЭС;
- о выполнении принятых Российской Федерацией обязательств перед ВТО по исключению безоговорного (расширенного) управления исключительными имущественными правами на коллективной основе;
- о принципах исчерпания прав на товарный знак.

Правовой основой формирования и деятельности ЕАЭС являются международные договоры и решения Евразийской экономической комиссии, заключаемые и принимаемые с учетом интересов и законодательств государств-участников и в соответствии с общепризнанными нормами и принципами международного права.

Основными задачами сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза являются:

- гармонизация национальных законодательств в сфере интеллектуальной собственности;
- защита интересов обладателей прав на объекты интеллектуальной собственности государств-членов.

Приоритетные направления сотрудничества определены в следующих сферах:

- поддержка научного и инновационного развития;
- совершенствование механизмов коммерциализации и использования объектов интеллектуальной собственности;



- предоставление благоприятных условий для обладателей авторского права и смежных прав;
- введение системы регистрации товарных знаков и знаков обслуживания ЕАЭС и наименований мест происхождения товаров ЕАЭС;
- обеспечение защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе в сети Интернет;
- обеспечение эффективной таможенной защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе посредством ведения единого таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности;
- осуществление скоординированных мер, направленных на предотвращение и пресечение оборота контрафактной продукции.

Приложение к Договору о Евразийском экономическом союзе регулирует отношения в сферах авторского права и смежных прав, прав на товарные знаки и знаки обслуживания, патентного права, прав на товарные знаки ЕАЭС и знаки обслуживания ЕАЭС, прав на географические указания, прав на наименования мест происхождения товаров, прав на наименования мест происхождения товаров ЕАЭС, селекционных достижений, топологий интегральных микросхем, секретов производства (ноу-хау), правоприменительных мер по защите прав на объекты интеллектуальной собственности.

Комиссией совместно с государствами-участниками разработан проект Договора о товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров Евразийского экономического союза, которым предусматривается:

- введение понятия «товарный знак Союза»;
- порядок подачи заявки на товарные знаки Союза, в том числе в электронном виде;
- порядок регистрации товарных знаков Союза и предоставление правовой охраны наименованиям мест происхождения товаров;
- ведение реестра товарных знаков Союза и реестра наименований мест происхождения товаров;
- выдача единого охранного документа.

Основные отличия проекта договора от национальных регистраций:

- принцип предоставления одновременной правовой охраны товарным знакам Союза на территориях всех государств-участников;
- подача одной заявки в любое из патентных ведомств и получение единого охранного документа в этом ведомстве;
- возможность контроля регистрации товарных знаков нацио-

нальными патентными ведомствами в целях защиты исключительных прав правообладателей и противодействия злоупотреблению правами;

- взаимодействие заявителя только с одним ведомством («одно окно»).

Привлекательность получения правовой охраны товарных знаков Союза повышается благодаря следующим преимуществам:

- упрощение и ускорение процедуры регистрации товарных знаков Союза позволит предпринимателям быстрее вводить в гражданский оборот товары и услуги на территории Евразийского экономического союза на законном основании без дополнительных рисков;
- уменьшение стоимости регистрации по сравнению с суммарной стоимостью регистрации в каждом национальном патентном ведомстве;
- сокращение объема работ, связанных с проведением экспертизы в национальных патентных ведомствах.

Исходя из необходимости создания системы охраны и реализации авторских прав разработан проект соглашения о порядке управления авторскими и смежными правами на коллективной основе.

Проектом установлен ряд принципиальных новшеств:

- 1) унифицируются основные положения законодательства государств в сфере авторских и смежных прав;
- 2) устанавливается порядок сбора, распределения и выплаты вознаграждения правообладателям за воспроизведение произведений в личных целях без согласия правообладателя;
- 3) в целях обеспечения транспарентности деятельности организаций по коллективному управлению имущественными правами авторов проектом соглашения:
 - регламентируется подотчетность в отношении правообладателей;
 - вводится публичная отчетность и обязательный аудит механизма сбора, распределения и выплаты вознаграждения;
 - устанавливаются конкретные пороговые значения в вопросах распределения и выплаты вознаграждения.

Документом также предусматривается установление в национальном законодательстве государств правового регулирования по следующим вопросам коллективного управления:

- ответственность за превышение предельно установленного размера удержаний из средств собранного вознаграждения;
- правовое регулирование по вопросам о хранении невыплаченных денежных средств;



- использование сумм невостребованного вознаграждения по истечении срока исковой давности на социальные, гуманитарные или культурные цели в пользу правообладателей;
- создание и правовое положение специальных фондов.

Таким образом, проектом соглашения предусмотрено урегулирование многих «белых пятен» в сфере коллективного управления авторскими и смежными правами.

При формировании правовых основ регулирования интеллектуальной собственности необходимо создавать эффективные механизмы защиты прав на объекты интеллектуальной собственности.

В этих целях ЕЭК совместно с государствами-участниками разработан проект Договора о координации действий по защите прав на объекты интеллектуальной собственности, который предусматривает формирование системы защиты прав на объекты интеллектуальной собственности в Евразийском экономическом союзе посредством:

- выработки рекомендаций по координации действий уполномоченных органов, направленных на совершенствование деятельности по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности;
- обеспечения эффективного пресечения оборота контрафактных товаров на территориях государств Союза;
- принятия мер по противодействию нарушениям прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе в сети Интернет;
- гармонизации и совершенствования законодательства в сфере защиты прав интеллектуальной собственности.

Принятие договора о координации позволит уполномоченным органам обмениваться правоприменительным опытом в сфере предупреждения, выявления и пресечения нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности и выработать единообразные правила для бизнеса.

Правообладатели также крайне заинтересованы в обеспечении единой таможенной защиты рынка товаров от контрафактной продукции из третьих стран в условиях отсутствия таможенных границ между государствами — участниками Союза.

В настоящее время центральные таможенные органы ведут национальные таможенные реестры объектов интеллектуальной собственности. Однако существующая разница в наполнении национальных таможенных реестров (в Казахстане — около 450 объектов интеллектуальной собственности, в Беларуси — около 300, в России — свыше 4500) создает возможность беспрепятственного ввоза товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, на территорию одного из государств, в котором они не защищаются правообладателями, и, с учетом отсут-

ствия внутренних таможенных границ, их дальнейшего распространения на территории других государств. Это, безусловно, существенно снижает эффективность национальных таможенных реестров.

В связи с этим существует объективная необходимость создания и функционирования Единого таможенного реестра, который позволит защищать права интеллектуальной собственности одновременно на всей территории ЕАЭС, а именно осуществлять таможенный контроль товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, при их перемещении через внешний периметр таможенной территории Союза.

Для решения этой проблемы государства заключили Соглашение о Едином таможенном реестре объектов интеллектуальной собственности государств — членов Таможенного союза от 21 мая 2010 года.

В настоящее время в Едином таможенном реестре зарегистрированных объектов интеллектуальной собственности нет. Это обусловлено как несовершенством порядка рассмотрения заявлений и принятия решений, так и отсутствием технического и кадрового обеспечения.

Поэтому правообладатели для эффективной защиты своих прав вынуждены регистрировать объекты интеллектуальной собственности во всех национальных таможенных реестрах, что влечет за собой финансовые и временные затраты.

От представителей бизнес-сообществ поступают многочисленные запросы о необходимости практической реализации функционирования Единого таможенного реестра. В этих целях разработан проект протокола о внесении изменений в Соглашение о ЕТР, которым предусматривается:

- наделение ЕЭК полномочиями по ведению Единого таможенного реестра;
- установление компетенции ЕЭК по утверждению регламента ведения Единого таможенного реестра;
- определение порядка взаимодействия ЕЭК с центральными таможенными органами государств;
- расширение видов договоров, обеспечивающих исполнение обязательств о возмещении имущественного вреда;
- разработка порядка доведения сведений Единого таможенного реестра до заинтересованных лиц.

На территориях государств ЕАЭС установлен региональный принцип исчерпания исключительных прав на товарный знак (региональный принцип), согласно которому не является нарушением исключительного права на товарный знак использование этого товарного знака в отношении товаров, которые были правомерно введены в гражданский оборот на территории государства Евразийского экономического союза непосредственно правообладателем или другими лицами с его согласия.



Это означает, что правомерным является введение в оборот либо товаров с неохраняемыми на территории государства товарными знаками, либо в случаях производства товаров на территории государства ЕАЭС или ввоза товара из третьих стран с согласия национального правообладателя.

Однако на практике нередки случаи, когда тождественные товарные знаки имеют различных правообладателей в государствах ЕАЭС (в том числе в случае так называемых «советских» товарных знаков, имеющих, как правило, в каждом из государств национальных правообладателей) либо товарный знак подлежит охране не во всех государствах.

Конфликтные ситуации возникают, когда указанные товары перемещаются на территорию другого государства ЕАЭС, правообладатели которых считают данные товары контрафактными и принимают меры по защите своих исключительных прав. При этом правоприменительная практика весьма разнится: от признания данных поставок законными до привлечения лиц к гражданской, административной, уголовной ответственности.

Для выработки приемлемого варианта решения проблемы использования «советских» товарных знаков необходимо разработать критерии, позволяющие отнести тот или иной товарный знак к «советскому» товарному знаку.

По мнению Белорусской торгово-промышленной палаты и Ассоциации кондитеров Казахстана, к товарным знакам бывшего СССР можно отнести те обозначения, которые были зарегистрированы в виде наименований унифицированных рецептур, опубликованных в сводных справочниках бывшего Минпищепрома СССР.

Союз пищевых предприятий Казахстана также исходит из принципа наличия той или иной продукции в номенклатуре товаров, выпускавшихся предприятиями на территории СССР до 1992 года.

По мнению Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, товарные знаки, которые в той или иной степени можно отнести к «советским», используются при маркировке продукции в следующих отраслях промышленности: производство кондитерских изделий, алкогольной и пивобезалкогольной продукции, мясомолочной продукции, медикаментов и БАДов. Количество активно используемых товарных знаков на территории Российской Федерации составляет порядка 1500. По информации Федеральной службы по интеллектуальной собственности, в настоящее время в Российской Федерации действует правовая охрана в отношении более 3 тыс. товарных знаков, зарегистрированных в СССР, которые в настоящее время принадлежат российской стороне.

Вместе с тем необходимо учитывать, что в период существования СССР было зарегистрировано более 100 тыс. товарных знаков на имя

как национальных, так и зарубежных правообладателей. Среди указанных выше товарных знаков в реестре присутствовали товарные знаки, зарегистрированные для последующего маркирования потребительских товаров.

Существует несколько наиболее приемлемых вариантов решения проблемы использования производителями так называемых «советских» и тождественных товарных знаков:

- урегулирование посредством бизнес-переговоров между заинтересованными сторонами путем регистрации коллективного знака;
- введение права преждепользования (если использование обозначения субъектом предпринимательской деятельности началось и стало известным в обороте до даты приоритета товарного знака, такое использование не может быть признано нарушением исключительных прав на товарный знак);
- введение принудительных лицензий (законодательно закрепить обязанность владельца «советского» товарного знака представлять неисключительную безвозмездную лицензию производителю, выпускавшему соответствующую маркированную продукцию до 1 января 1992 года, при условии выпуска продукции, качество которой не может быть ниже, чем качество продукции владельца товарного знака, установленным стандартам). В противном случае действие лицензионного договора подлежит прекращению в порядке, установленном гражданским законодательством.

Подписание Договора о товарных знаках, знаках обслуживания и наименованиях мест происхождения товаров Евразийского экономического союза поможет разрешить эту проблему, а также минимизировать финансовые и временные издержки бизнеса при регистрации товарных знаков ЕАЭС, а также устранить избыточные административные барьеры.

Представляется необходимым комплексный подход не только к унификации и гармонизации законодательства в сфере интеллектуальной собственности, но и к поиску путей решения ряда проблемных вопросов, с которыми до сих пор сталкиваются хозяйствующие субъекты государств Союза.

В то же время важно не забывать и о мировом рынке интеллектуальной собственности, а также о значении государств в международной торговле высокотехнологичной продукцией и товарами, содержащими объекты интеллектуальной собственности.

В настоящее время мировой рынок интеллектуальной собственности является достаточно монополизированным. Страны с высокими доходами получают большую часть прибыли от роялти и лицензионных платежей. В свою очередь, доля присутствия государств ЕАЭС на указанном рынке незначительна.



В прошедшие два десятилетия (за исключением таких преимущественно сырьевых отраслей, как газо- и нефтедобыча, металлургия и некоторые другие) в экономике государств Евразийского экономического союза практически не сформировались крупные и широко известные (в том числе за рубежом) национальные коммерческие компании, производящие наукоемкую продукцию и предоставляющие высокотехнологичные услуги.

Российская Федерация, где сосредоточено 5% научно-исследовательских разработок мира, получает 0.27% мировых доходов от роялти и лицензионных платежей с долей в 0.33% в высокотехнологичном мировом экспорте. Затраты на НИОКР в государствах ЕАЭС составляют: 0.64% ВВП в Республике Беларусь, 0.23% ВВП в Республике Казахстан, 1.16% ВВП в Российской Федерации. При этом среднемировой показатель затрат на НИОКР составляет 2.9% ВВП.

Нормативная правовая база в сфере интеллектуальной собственности не стимулирует конкурентоспособность государств, а также не направлена на поиск, освоение и выпуск наукоемкой продукции.

Необходимо предусмотреть меры — законодательные, экономические, организационные — по содействию коммерциализации интеллектуальной собственности и по поддержке использования полученных отечественных патентов, улучшению использования технологий и формированию единого эффективного рынка интеллектуальной собственности, а также повышению конкурентоспособности товаров Евразийского экономического союза. Это позволит повысить их долю в мировых доходах от роялти и лицензионных платежей, укрепить позиции на мировом рынке интеллектуальной собственности.

Кроме того, представляется целесообразным развивать технопарки как наиболее эффективные площадки для развития высокотехнологичных отраслей экономики и коммерциализации интеллектуальной собственности.

Евразийской экономической комиссией подготовлена Концепция развития охраны и защиты прав интеллектуальной собственности в ТС и ЕЭП, направленная на создание унифицированной системы интеллектуальной собственности как одного из условий функционирования Евразийского экономического союза.

Концепцией определены векторы инновационного развития и повышения конкурентоспособности экономик государств, сформулированы предложения по формированию системы интеллектуальной собственности, координации политики и правоприменительной практики в области авторского права и смежных прав, сформулированы предложения по содействию коммерциализации и использованию результатов интеллектуальной деятельности.

Концепцией предлагается:



- 1) создание унифицированной системы интеллектуальной собственности (в том числе наднационального института в сфере интеллектуальной собственности);
- 2) создание наднациональных судебных органов и наднациональной системы досудебного разрешения споров;
- 3) развитие механизмов стимулирования инновационной деятельности и высокотехнологичных производств в рамках Евразийского экономического союза.

Это позволит повысить инвестиционную привлекательность инновационной деятельности, упростить осуществление административных процедур, связанных с обеспечением правовой охраны объектов интеллектуальной собственности, простимулировать создание и коммерциализацию объектов интеллектуальной собственности, повысить эффективность организации деятельности хозяйствующих субъектов, выступающих в качестве владельцев и пользователей прав на объекты интеллектуальной собственности.

В рамках своей деятельности Евразийская экономическая комиссия на постоянной основе анализирует международное законодательство, а также опыт зарубежных стран и интеграционных объединений в сфере интеллектуальной собственности. Кроме того, осуществляется взаимодействие с международными организациями, имеющими обширный опыт в данной сфере.

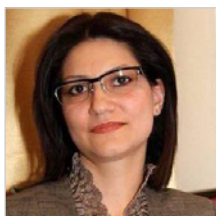
Усилия ЕЭК направлены не только на унификацию и гармонизацию законодательства в сфере охраны и защиты прав интеллектуальной собственности, но и на проведение анализа правоприменительной практики, разработку рекомендаций по вопросам дальнейшей интеграции и обеспечение наиболее благоприятных условий для субъектов рынка интеллектуальной собственности на территории Евразийского экономического союза.

ЛИТЕРАТУРА

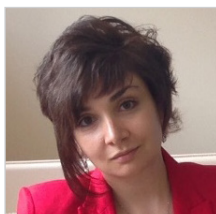
Алиев С. (ред.) (2015) Интеллектуальная собственность в рамках евразийской интеграции. Доступно на: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/intelsobs/Documents/_eec_intellect2015_ru-eng_block_150417.pdf

Алиев С., Измайлова Е. (2015) Охрана, защита и использование интеллектуальной собственности в рамках евразийской интеграции: системный подход. Доступно на: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/intelsobs/Documents/Статья_Охрана, %20защита%20 и%20 использование%20 ИС%20 в%20 рамках%20 евразийской%20 интеграции.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dobd/intelsobs/Documents/Статья_Охрана,%20защита%20и%20использование%20ИС%20в%20рамках%20евразийской%20интеграции.pdf)

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года. Доступно на: https://docs.eaeunion.org/sites/storage0/Lists/Documents/a089f4c6-02da-4461-b033-3f5d122e0020/e57db9f2-9589-4b26-be1e-b1a43862c6ed_635375701449140007.pdf



Ника Манукова



Мария Ильина

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СВОБОДНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ «МЕРИДИАН» В УСЛОВИЯХ НОВОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Ника Манукова — директор ювелирной свободной экономической зоны «Меридиан» (Ереван), региональный представитель Всемирной ассоциации свободных экономических зон. Является действующим членом рабочей группы по государственной стандартизации при Министерстве экономики Республики Армении. Окончила Ереванский институт народного хозяйства (1997). С 2011 года является преподавателем Российско-Армянского (Славянского) университета и Французского университета в Армении. С 2010 по 2013 год работала заместителем директора, внутренним аудитором ЗАО «Ситроникс Армения». Являлась экспертом проекта GOPA Consultants/Всемирный банк по развитию механизмов взаимодействия государства и общества на базе Национального собрания Республики Армении. В 2005–2009 годах возглавляла ООО «Институт развития бизнеса и персонала». Сфера исследовательских интересов: теория организации, теория управления персоналом, система менеджмента качества на основе международных стандартов (ISO), система международных стандартов финансовой отчетности.

Электронная почта: nikamanukova@gmail.com

Мария Юрьевна Ильина — к.э.н., магистр политологии. Окончила Российско-Армянский (Славянский) университет (2009), магистратуру Российской академии народного хозяйства и госслужбы при президенте Российской Федерации (2014) и аспирантуру при Финансовом университете при правительстве Российской Федерации (2013). Работала помощником вице-президента ювелирного дома «Эстет» (2012–2014). С 2014 года является младшим научным сотрудником Центра постсоветских исследований Института экономики Российской академии наук. Имеет опыт работы над проектами государственного и международного уровня. Сфера научных интересов: развитие евразийской интеграции на основе инновационного фактора, анализ проблемы интеграции промышленных комплексов и вопросы экономической безопасности государств — членов ЕАЭС.

Электронная почта: maria_ilyina@hotmail.com

Free Economic Zone «Meridian» Development Prospects in a New Economic Architecture

Nika Manukova, Maria Ilyina

In the proposed article, the authors postulate that integration of the Republic of Armenia into the economic system of members states of the Eurasian Economic Union (EAEU) must proceed on a stage-by-stage basis focusing on a limited number of the most promising branches of national industry enjoying a significant competitive edge.

The cluster /zonal model which involves priority development of free economic zones currently appears to be the most auspicious of all models that can be used to integrate Armenian economy into the EAEU. It will play the pivotal role in implementation of the strategy designed to expand trade, economic and production ties within the union, proactively strengthen the positions of manufacturers hailing from member states in third-country finished product markets, and induce foreign transnational corporations to provide state-of-the-art technologies and capital required to promote industrial modernization in member states.

Key words: free economic zone, FEZ «Meridian», jewelry industry, Republic of Armenia, Eurasian integration, Eurasian integration models

JEL: F15, F20, L16, L68, P33

В предложенной статье авторы отмечают, что интеграция Республики Армения в экономику государств — членов Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) должна осуществляться поэтапно через узкий круг наиболее перспективных отраслей национальной промышленности, имеющих существенные конкурентные преимущества.

В настоящее время среди различных моделей интеграции экономики Армении в ЕАЭС наиболее перспективной представляется кластерная/зональная модель, связанная с приоритетным развитием свободных экономических зон. Она призвана сыграть важную роль в стратегии расширения торгово-экономических и производственных связей в рамках союза, активного укрепления позиций товаропроизводителей государств-участников на рынках готовой продукции третьих стран, привлечения современных технологий и капитала крупнейших иностранных транснациональных корпораций в интересах модернизации промышленности государств — членов союза.

Ключевые слова: свободная экономическая зона, СЭЗ «Меридиан», ювелирная промышленность, Республика Армения, евразийская интеграция, модели евразийской интеграции.

Историческим событием, предопределившим вектор формирования новой региональной экономической архитектуры на постсоветском пространстве, стало начало функционирования в 2015 году Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Характерной чертой новой парадигмы экономического развития должна стать диалектика интеграции и дезинтеграции, выражающейся в усилении взаимодействия во взаимодополняющих отраслях (элементов в подсистеме) и ослаблении сотрудничества в однородных отраслях (между подсистемами). Взаимосвязь интеграции и дезинтеграции проистекает из того, что сегодня между бывшими союзными



республиками промышленная кооперация строится на совершенно новой основе, имеющей все меньше общего с экономической системой Советского Союза.

Принимая во внимание специфику евразийской интеграции Армении, связанную с отсутствием общей границы и соответствующих транспортно-коммуникационных возможностей, а также учитывая особенности современного экономического развития (регионализация экономики, формирующийся единый рынок, высокая турбулентность мировой экономики, сокращение экономических циклов, кастомизация конечной продукции), среди различных моделей интеграции для Армении перспективной, на наш взгляд, является кластерная/зональная модель. Она позволит правильно настроить двусторонние экономические отношения под финансовые потоки ювелирной промышленности и обеспечить колоссальный эффект, несмотря на транспортные и коммуникационные ограничения.

Данное предположение основывается на том, что объединение вокруг определенных отраслевых и территориальных кластеров с целью генерирования интегрированных производственных циклов способствует обеспечению качественного преобразования производительных сил и резкому росту производительности труда в условиях ограниченных возможностей путем концентрации усилий государства на создании единых кооперационных производственных цепочек и обеспечения эффекта синергии. Кластерный/зональный подход — управленческая технология, позволяющая углубить интеграцию путем повышения конкурентоспособности отдельной отрасли и национальной промышленности в целом.

Выявление преимуществ и недостатков существующих моделей позволит нам научно обосновать выдвинутое положение (см. таблицу 1).

Справедливо отметить, что региональная и корпоративная модели интеграции зачастую не развиваются отдельно друг от друга, они неотделимы, взаимосвязаны и взаимодействуют, образуя систему интеграционных связей в экономике.

С учетом высокого экспортного потенциала ювелирной отрасли Республики Армении целью создания в 2014 году ювелирной свободной экономической зоны «Меридиан» стало:

- стимулирование развития реального сектора экономики Армении в целом и ювелирной отрасли в частности;
- привлечение прямых иностранных инвестиций (ПИИ);
- расширение экспортных возможностей до \$250–300 млн в год;
- поступательная трансформация Армении в ювелирный центр евразийского пространства.

Создание СЭЗ «Меридиан» не является бизнес-проектом в чистом виде, а, скорее, направлено на развитие ювелирного кластера на евразийском пространстве.

Таблица 1. Характеристика моделей экономической интеграции

Модели	Преимущества	Недостатки	Условия применения
Рыночная	<ul style="list-style-type: none"> • ориентация на развитие максимально широкого круга отраслей; • быстрая генерация инноваций в промышленности; • гибкое реагирование на технологические вызовы; • эффект spillover (распространение новых решений в смежные отрасли) 	<ul style="list-style-type: none"> • недостаточная финансовая устойчивость; • сильная подверженность колебаниям в рамках экономических циклов; • высокая амплитуда бизнес-циклов через механизмы формирования «пузырей» на финансовых рынках 	<ul style="list-style-type: none"> • единая экономическая архитектура; • единый закон «О драгоценных металлах и драгоценных камнях» для всех стран — участниц интеграционного объединения; • гибкая система государственной поддержки; • унификация и взаимопризнание пробирных клейм; • развитый и хорошо структурированный финансовый рынок, предлагающий широкий набор финансовых продуктов поддержки промышленности; • эффективная система энфорсмент (принуждения к исполнению контрактов); • наличие общего рынка без изъятий и ограничений; • высокая прозрачность сектора; • высокая эффективность контрольных функций государственных органов
Кластерная/зональная	<ul style="list-style-type: none"> • концентрация усилий государства на создании промышленных центров и коопераций; • слабая уязвимость к финансовым рискам ввиду ориентации на поддержку конкретной территориальной локализации; • возможность устранить негативное влияние недостаточно развитых рыночных институтов на реиндустриализацию; • привлечение ПИИ под конкретные проекты промышленного развития; • возникновение эффекта синергии между участниками кластера, позволяющего преодолеть существующие ограничения и барьеры; • активная кооперация хозяйствующих субъектов 	<ul style="list-style-type: none"> • чрезмерная специализация; • рост дифференциации доходов; • институциональные ловушки; • уменьшение конкурентного давления 	<ul style="list-style-type: none"> • высокое качество государственного администрирования в налаживании и поддержке разных форм промышленной кооперации и сотрудничества ключевых субъектов; • прямое инвестирование государственных средств в промышленность, а также в создание правовых и экономических условий развития промышленности
Корпоративная	<ul style="list-style-type: none"> • создание «внутрифирменного» пространства, где свободно перемещаются товары, рабочая сила, капитал; • формирование спонтанных норм и правил поведения, облегчающих функционирование предпринимательских организаций; • «экспорт корпоративной практики» (положительное воздействие на состояние институциональной среды) 	<ul style="list-style-type: none"> • сложность в увеличении фондов, вызванная ограниченной ответственностью; • разделение права собственности и контроля 	<ul style="list-style-type: none"> • наличие крупных межотраслевых компаний; • сильная банковская система, выступающая в качестве стратегических партнеров ведущих корпораций; • высокий уровень развития корпоративной культуры, регламентирующей деятельность экономических агентов, компенсируя неразвитость рыночных институтов



Источник: составлено авторами.

Таблица 2. Прогнозные показатели завершения строительства СЭЗ «Меридиан»

Прогнозный показатель	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Процент готовности	65	70	75	77	80	80	80	80	80	80	80

Источник: по данным бизнес-плана СЭЗ «Меридиан».

Общая территория экономической зоны	10 га
Площадь для производства и офисы.....	25 450 м ²
Выставочные залы	10 180 м ²
Площадь для производства алмазов	6000 м ²
Вспомогательная площадь..... (парковка, склад, сейфы)	10 000 м ²

Согласно прогнозным оценкам, в полную эксплуатацию территория будет введена к 2023 году (см. таблицу 2).

Налоговые и таможенные преимущества:

Налог на прибыль.....	0%
НДС	0%
Подходный налог.....	0%
Таможенные пошлины.....	0%
Налог на имущество.....	0%

Немаловажно, что на территории ювелирной свободной экономической зоны будет действовать выставочный центр площадью 10 тыс. м² для проведения международных выставок, конференций и других массовых мероприятий, что привлечет интерес мировой ювелирной индустрии к евразийскому региону. В октябре 2014 года в СЭЗ «Меридиан» прошла международная ювелирная выставка Yerevan Show, ставшая не только региональным мероприятием, но и значимым событием для мировой ювелирной индустрии.

Начало функционирования Евразийского экономического союза создает в регионе новую экономическую конфигурацию. В условиях обозначенных председательствующей в 2015 году в ЕАЭС Республикой Беларусь основных приоритетов по дальнейшему развитию союза ювелирная СЭЗ «Меридиан» может стать эффективным инструментом наращивания потенциала взаимовыгодной промышленной кооперации. Ювелирный сектор в отраслевых приоритетах развития промышленности стран — участниц ЕАЭС обозначен только Республикой Арменией, а потому для этого сектора отсутствует конкурентное пересечение с приоритетами развития промышленности остальных государств — членов союза (см. таблицу 3).

Российская Федерация	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Республика Армения
-	-	-	Ювелирная промышленность
Металлургия	металлургическое производство и производство готовых металлических изделий	горнометаллургическая отрасль	горнодобывающая и металлообрабатывающая промышленность
Химическая и нефтехимическая промышленность	химическое производство (включая нефтехимию); производство резиновых и пластмассовых изделий	химическая промышленность; нефтехимия	-
Транспортное машиностроение. Автомобильная промышленность	транспортные средства, автомобильная техника	транспортное машиностроение, автомобильная техника	-
Сельскохозяйственное машиностроение	сельскохозяйственное машиностроение; тракторостроение и коммунальное машиностроение	сельскохозяйственное машиностроение; строительная техника	-
Тяжелое машиностроение	машины и оборудование для горнодобывающей промышленности и разработки карьеров	горнорудное машиностроение; нефтегазовое машиностроение	-
Энергомашиностроение	производство электрооборудования	электротехническое машиностроение	-
Станкостроение	станкостроение	станкостроение	-
Легкая промышленность	текстильное, швейное, кожевенное и обувное производство	легкая промышленность	текстильное, швейное, кожевенное и обувное производство
Промышленность строительных материалов	производство прочих неметаллических минеральных продуктов	строительная индустрия и производство строительных материалов	строительная индустрия и производство строительных материалов
Радиоэлектронная промышленность	радиоэлектроника	компонентная база, бытовая техника	точное приборостроение
Авиастроение	информационно-коммуникационные и авиакосмические технологии	информационные и коммуникационные технологии; космическая деятельность	информационные и коммуникационные технологии
Фармацевтическая и медицинская промышленность	фармацевтическая промышленность	фармацевтическая промышленность	Фармацевтическая и медицинская промышленность
Биотехнологии	биотехнологии	биотехнологии	биотехнологии
-	пищевая промышленность	пищевая промышленность	пищевая промышленность; вино-водочная промышленность; производство бутилированной минеральной воды и соков

Таблица 3. Отраслевые приоритеты развития промышленности государств — участников ЕАЭС



Российская Федерация	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Республика Армения
Лесопромышленный комплекс	обработка древесины и производство изделий из дерева, целлюлозно-бумажное производство	-	
Наноиндустрия	нанотехнологии	-	-
Оборонно-промышленный комплекс	оборонно-промышленный комплекс	оборонная промышленность	-
Судостроение	-	-	-

Источник: составлено авторами по данным аналитической справки Департамента промышленной политики Евразийской экономической комиссии «О результатах анализа национальных программ Беларуси, Казахстана и России в сфере промышленности»; Стратегия промышленной политики Республики Армения, ориентированной на экспорт (2012).

Оценка национальных программ развития промышленности государств — участников союза показывает высокую степень пересечения рынков сбыта, которая предопределяется тем, что стороны преимущественно рассматривают интеграционное объединение с позиции дополнительных экспортных возможностей, а национальные рынки ориентируют на импортозамещение собственной продукцией.

С учетом того, что ювелирная отрасль не является отраслевым приоритетом промышленного развития партнеров Республики Армения по интеграции, СЭЗ «Меридиан» может сыграть важную роль в формировании новой парадигмы экономического развития в регионе.

Потенциал углубления евразийской интеграции Армении во многом будет зависеть не от простого снятия существующих экономических барьеров и ограничений на рынке ювелирной продукции, а от согласования экономической политики в конкретных областях во избежание переизбытка или нехватки ювелирной продукции в экономическом пространстве ЕАЭС.

Таблица 4. Распределение экспорта и импорта ювелирной продукции Армении по группам стран, \$ тыс.

Группы стран	2012	2013	2014
Экспорт			
ЕАЭС	2874	4517	3835
СНГ-12	6139	13 659	12 389
ЕС-27	25	74	194
Другие регионы	13 160	21 269	21 527
Импорт			
ЕАЭС-4	37	4	0
СНГ-12	60	0	0
ЕС-27	4422	4077	3561
Другие страны	2514	2480	2257

Источники: составлено и рассчитано по данным International Trade Center.

Таблица 5. Распределение экспорта и импорта ювелирной продукции стран — участниц ЕАЭС в/из Армении, \$ тыс.

Страны	Экспорт в Армению			В другие страны		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Россия	37	4	0	176 965	718 558	778 709
Казахстан	0	0	0	0	118	84
Беларусь	0	0	0	-	-	-
-	Импорт из Армении			Импорт из других стран		
Россия	2095	2752	1875	406 907	502 310	476 988
Казахстан	779	1519	1582	53 556	73 516	62 300
Беларусь	-	246	378	-	-	-

Источники: составлено и рассчитано по данным International Trade Center.

Кроме того, необходимо выявлять возможные области дезинтеграции ювелирной отрасли Армении с третьими странами.

Из таблиц 4 и 5 видно, что за последние годы взаимный товарооборот ювелирных изделий уменьшался, что можно охарактеризовать как снижение уровня конвергенции экономики стран ЕАЭС в ювелирной отрасли.

Создаваемые в СЭЗ условия могут стать эффективным драйвером развития кооперационных производственных цепочек в ЕАЭС. Несмотря на то, что Россия занимает четвертое место в мире по добыче золота, по производству ювелирных изделий она находится лишь на 12-м месте. Сейчас ставка в России делается не на развитие условий ведения ювелирного бизнеса и производства, создание новых технологий, а на сырьевой экспорт. Так, например, в настоящее время в России происходит опережающий рост продаж брендованных изделий, доля которых оценивается в 30% от общего объема продаж. И с каждым годом она растет. В связи с этим возникает проблема сохранения национальными производителями своих позиций на внутреннем рынке и развития национального ювелирного искусства.

Для оценки перспектив развития ювелирной СЭЗ «Меридиан», в первую очередь, следует провести сравнительный анализ некоторых показателей ювелирного сектора стран — участниц Евразийского экономического союза.

Армения имеет ряд конкурентных преимуществ, которые позволят зоне «Меридиан» решить стоящие перед Арменией и ее партнерами по ЕАЭС проблемы развития ювелирной промышленности, связанные с высокой налоговой и административной нагрузкой, слабой защищенностью ювелирного рынка от незаконного импорта и контрафакта, а также нехваткой кадровых ресурсов.

В 2013 году Всемирная ассоциация армянских ювелиров (АА), оператор СЭЗ «Меридиан» и Министерство образования и науки Армении подписали меморандум о сотрудничестве в подготовке про-



фессиональных ювелиров. Цель сотрудничества — обеспечение сферы ювелирного дела Армении молодыми профессиональными кадрами, соответствующими требованиям рынка труда.

Уже в ближайшее время у Армении появится легальный и упрощенный доступ к рынкам ЕАЭС, который откроет новые возможности. Однако наличия возможностей недостаточно, чтобы говорить о развитии ювелирного сектора. Главное сейчас — выработать стратегию развития, разработать механизмы привлечения инвестиций, создать благоприятные условия ведения бизнеса, чтобы укрепить свои позиции на внешних рынках. Необходимо отметить, что без наличия вышеперечисленных условий общий рынок ЕАЭС может быть освоен не столько отечественными товаропроизводителями, сколько иностранными.

В настоящее время на рынках стран — участниц ЕАЭС ювелирные изделия армянского производства представлены довольно слабо, а масштабной работы в этом направлении пока не ведется. Поэтому создание свободной экономической зоны для ювелиров — это как раз то, чего до сих пор не хватало ювелирной отрасли.

Ранее, 27–28 ноября 2014 года, было подписано девять меморандумов между СЭЗ «Меридиан» и СЭЗ «Каунас», «Клайпеда», «Мариямполь» и «Кедайнай».

В течение последних нескольких лет проведена колоссальная работа по запуску ювелирной СЭЗ. Безусловно, нам еще многое предстоит сделать, так как «Меридиан» находится на начальном этапе развития, и функционирование СЭЗ непременно столкнется с определенными вызовами.

Сейчас у руководства «Меридиана» есть некоторое видение развития ювелирной свободной экономической зоны, в том числе в рамках ЕАЭС (см. таблицу 6).

Успешное функционирование ювелирной свободной экономической зоны «Меридиан» позволит Армении стать не только региональным ювелирным кластером, будет рассматриваться как продолжение взятого руководством Республики Армения курса на развитие приоритетных отраслей промышленности, ориентированных на экспорт, но и выйти на уровень ювелирного центра в масштабах евразийского региона.

ЛИТЕРАТУРА

Евразийская экономическая комиссия. Доступно на: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Pages/default.aspx>

Ильина М. (2014) Армения и Таможенный союз: перспективы развития единого интеграционного пространства России и Армении. Конференция «Ломоносов-2014». Доступно на: <http://lomonosov-msu.ru/archive/>

Таблица 6. Развитие ювелирной СЭЗ «Меридиан»

Период	Армения	ЕАЭС
Краткосрочный (от 1 года до 3 лет)	Позиционирование СЭЗ на мировом рынке ювелирной продукции посредством проведения ежегодной международной ювелирной выставки YEREVAN SHOW, в том числе путем тесной кооперации с Министерством диаспоры РА, диппредставительствами, отделениями Всемирной ассоциации армянских ювелиров (АЖА), а также профильными организациями, с которыми вырабатывается механизм сотрудничества (Всемирная конфедерация ювелиров CIBJO). Активные работы по данным направлениям уже ведутся. Привлечение резидентов и мировых ювелирных брендов. Уже подписано соглашение о сотрудничестве с девятью компаниями. Реализация всей цепочки производства золота и ювелирных изделий в Армении	Выстраивание единых кооперационных производственных цепочек, в том числе с участием западных ювелирных компаний, кооперация деятельности на уровне конкретных предприятий ювелирного рынка и правительственных программ государств — членов ЕАЭС. Продвижение экспорта кооперационной ювелирной продукции на рынки третьих стран
Среднесрочный (от 3 до 5 лет)	Увеличение объема производимой и экспортируемой в Армении ювелирной продукции, создание алмазной биржи как дополнительного элемента инфраструктуры СЭЗ	Реализация потенциала межотраслевой интеграции и наращивание возможностей общего рынка ювелирной продукции без изъятий и ограничений
Долгосрочный (от 5 до 10 лет)	Трансформация Армении в региональный ювелирный кластер и его развитие	Создание Евразийского ювелирного центра



Lomonosov_2014/2610/2200_25985_c609ca.pdf

Манукова Н. (2012) Диагностика системы менеджмента качества с применением матричного метода анализа. Вестник РАУ.

Международный статистический комитет СНГ. Доступно на: <http://www.cisstat.org/>

Национальная статистическая служба. Доступно на: <http://armstat.am>

Стратегия промышленной политики Республики Армения, ориентированной на экспорт (2012).

Хейфец Б., Либман А. (2008) Корпоративная интеграция. Альтернатива для постсоветского пространства. Москва: ЛКИ.

ЦИИ ЕАБР (2012) Единая торговая политика и решение модернизационных задач ЕЭП. Доклад № 8. Санкт-Петербург: ЕАБР. Доступно на: http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=41409&linked_block_id=0

International Trade Center. Доступно на: <http://www.intracen.org/>



Гульназ
Имамниязова

ХРОНИКА РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ ЗА II КВАРТАЛ 2015 ГОДА

Гульназ Алиакбаровна Имамниязова — главный специалист отдела отраслевого анализа Аналитического управления ЕАБР. В 2000 году окончила Алматинский институт международной журналистики. В 2013 году получила степень MBA в бизнес-школе Московского финансово-промышленного университета «Синергия» (Россия). Более 10 лет опыта работы в СМИ. С 2008 года работает в Евразийском банке развития. Электронная почта: imamniyazova_ga@eabr.org

Chronicle of regional integration in the 2nd quarter of 2015

Gulnaz Imamniyazova

The author compiles and analyzes a collection of coverage articles for the period from April to June 2015 for categories: "Regional organizations", "Bilateral relations", "Branches and sectors", "Trade and investments". The chronicles highlight the events with notable integration impact of the analyzed period.

Keywords: international organizations, regional integration, Customs Union, Ukraine.

JEL: E60, F13, F15, G15

Автором составлена и проанализирована подборка новостей за период с апреля по июнь 2015 года по разделам «Новости региональных организаций», «Двусторонние отношения», «Торговля и инвестиции», «Отрасли и секторы». В авторском вступлении к материалу отмечаются наиболее заметные события рассматриваемого периода.

Ключевые слова: международные организации, региональная интеграция, Таможенный союз, Украина.

Процесс расширения Евразийского экономического союза был продолжен во II квартале текущего года — еще одним членом союза в мае стала Кыргызская Республика (КР).

Объединение работает в полную силу в направлении создания общих рынков. В апреле была одобрена концепция формирования общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза (ЕАЭС), до конца года планируется принять концепции общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов. Гармонизацию в финансовой сфере в ЕАЭС планируется проводить на базе международных стандартов. Так, для банков предусмотрен переход к стандартам Базель,

для страховых организаций — к стандартам AISf (Международной ассоциации страховых надзоров), для рынка ценных бумаг — IOSCO (Международной организации комиссий по ценным бумагам).

Кроме того, в рассматриваемый период ратифицировано соглашение о сотрудничестве в области организации интегрированно-го валютного рынка Содружества Независимых Государств (СНГ). Еще одним важным событием можно считать подписание в мае Внешэкономбанком, Банками развития Беларуси и Казахстана меморандума о сотрудничестве в инвестиционной и торгово-экономической сферах.

В июне Казахстан утвердил и передал в Генеральный совет Всемирной торговой организации (ВТО) пакет документов о присоединении республики к ВТО. Согласно официальной информации, членство Казахстана в ВТО не отразится на взаимных отношениях с партнерами по ЕАЭС.

Одним из значимых событий рассматриваемого периода стало заявление президента России о готовности включиться в проект Пекина по строительству нового Шелкового пути. В июне главы Российской Федерации и Китайской Народной Республики подписали совместное заявление о состыковке ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» и евразийской экономической интеграции. Также было подписано соглашение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), где Россия стала третьим крупнейшим акционером. Работа банка нацелена на содействие строительству инфраструктуры и реализации крупномасштабных проектов, а также на углубление регионального сотрудничества и достижение совместного развития. Эта цель позволит достичь регионального слияния, к которому стремится Евразийский экономический союз.

Об этих и других новостях читайте в хронике региональной интеграции.

НОВОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

ЕАЭС

БАНКИ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВ — ЧЛЕНОВ ЕАЭС ПОДПИСАЛИ МЕМОРАНДУМ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

8 мая 2015 г.

В рамках заседания Высшего Евразийского экономического совета на уровне глав государств — членов ЕАЭС Внешэкономбанк, Банк развития Республики Беларусь и Банк развития Казахстана подписа-



ли меморандум о сотрудничестве в инвестиционной и торгово-экономической сферах. Реализация меморандума будет содействовать устойчивому экономическому развитию, стимулировать торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество между государствами — членами ЕАЭС. Стороны договорились совершенствовать механизмы кредитования между финансовыми институтами, тесно взаимодействовать при реализации совместных инвестиционных проектов, оказывать поддержку продвижению экспорта продукции государств — членов ЕАЭС. В целях эффективной организации взаимодействия предполагается создание консультативного органа — Совета банков развития ЕАЭС. Документ также предусматривает возможность присоединения к меморандуму финансовых институтов других государств — членов ЕАЭС.

Пресс-служба ВЭБ

ПРЕЗИДЕНТ КЫРГЫЗСТАНА ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ПРИСОЕДИНЕНИИ К ЕАЭС

21 мая 2015 г.

Президент Кыргызской Республики А. Атамбаев подписал принятый накануне парламентом закон о присоединении страны к Евразийскому экономическому союзу. Закон был одобрен парламентом страны 20 мая и 21 мая официально вступил в силу.

Договор о вступлении Кыргызстана в ЕАЭС состоит из основной части и трех протоколов к договору, которые были подписаны во время состоявшегося 8 мая в Москве заседания Высшего евразийского экономического совета.

Теперь документ должны ратифицировать парламенты остальных государств — членов ЕАЭС. Кыргызская сторона намерена просить партнеров по союзу ускорить процедуру ратификации и не откладывать этот вопрос до осени.

Азия-Плюс

СОЗДАН ДЕЛОВОЙ СОВЕТ ЕАЭС

22 мая 2015 г.

Соглашение о создании делового совета Евразийского экономического союза подписано на экономическом форуме в Астане. Деловой совет создан на базе Белорусско-казахстанско-российского бизнес-диалога. В совет вошли Союз промышленников и предпринимателей (работодателей) Армении, Союз некоммерческих организаций «Конфедерация промышленников и предпринимателей (наимателей)» Беларуси, Национальная палата предпринимателей Казахстана «Атамекен», Кыргызский союз промышленников

и предпринимателей и Российский союз промышленников и предпринимателей. Совет является постоянно действующим координационно-совещательным органом деловых кругов государств — членов ЕАЭС, не имеет статуса юридического лица и действует на общественных началах. Приоритетными направлениями деятельности совета являются развитие интеграции и макроэкономика; развитие предпринимательской деятельности; финансовый сектор; промышленность; агропромышленный комплекс; взаимная и внешняя торговля; техническое регулирование; санитарные, ветеринарные и фитосанитарные меры; таможенное администрирование; энергетика и естественные монополии; транспорт и инфраструктура; трудовые ресурсы и профессиональное образование; развитие конкуренции и антимонопольное регулирование; охрана и защита результатов интеллектуальной деятельности и средств индивидуализации товаров, работ и услуг.

Интерфакс-Казахстан

РОССИЯ ВЫДЕЛИТ \$42 МЛН НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ПРИСОЕДИНЕНИЯ АРМЕНИИ К ЕАЭС

26 июня 2015 г.

Россия выделит почти \$42 млн на безвозмездной основе на реализацию мероприятий по выполнению дорожной карты присоединения Армении к Евразийскому экономическому союзу, заявил министр транспорта России М. Соколов.

Он отметил, что Россия оказывает последовательное содействие экономике Армении, в том числе поставляя энергоносители по льготным ценам. В рамках ЕАЭС ведется работа для упрощения грузоперевозок, либерализации авиаперевозок, активно развивается двустороннее сотрудничество в сфере международных автомобильных перевозок и железнодорожного сообщения.

ПРАЙМ

ШОС

РОССИЯ СТАЛА СОУЧРЕДИТЕЛЕМ АБИИ

15 апреля 2015 г.

Россия стала соучредителем китайского Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. В настоящее время количество стран, заявивших о намерении стать учредителями АБИИ, достигло 50.

Еще не совершив ни единой операции, банк внес немало сумятицы в мир финансов. Многие эксперты воспринимают его как серьезную угрозу американской финансовой гегемонии. АБИИ —



не единственный китайский проект. Создается сразу несколько крупных инвестиционных банков: это и Банк развития БРИКС, и АБИИ, и Фонд финансирования проектов в рамках создания «Экономического пояса Шелкового пути». В прошлом году Китай вместе с Россией, Индией, Бразилией и ЮАР создал новый Банк развития БРИКС. Его уставный капитал составит \$100 млрд (как и у АБИИ). Главная задача банка — заниматься инфраструктурными проектами в первую очередь на территории стран объединения. Он будет кредитовать проекты, которые выгодны развивающимся странам. Предполагается, что банк поможет с финансированием нового газопровода «Турецкий поток». В развитие региона направят не только банковские деньги. Пекин будет использовать созданный им фонд в \$40 млрд для финансирования развития инфраструктуры так называемого Шелкового пути с целью стимулирования бизнеса в странах и регионах, которые этот путь соединит. Речь идет о строительстве автомобильных и железных дорог, аэропортов и портов на протяжении всего Шелкового пути, а также о разработке природных ресурсов, развитии промышленности и финансов. Китай рассчитывает на быструю отдачу от этого проекта. Предполагается, что товарооборот КНР со странами вдоль экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века («пояс и путь») в ближайшие 10 лет превысит \$2.5 трлн.

InfoRos, Минфин РФ

ОДОБРЕНО СОГЛАШЕНИЕ ОБ УПРОЩЕНИИ АВТОПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ — ЧЛЕНАМИ ШОС

16 июня 2015 г.

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности ратифицировала соглашение между государствами — членами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Принятие законопроекта позволит упростить процедуры и требования к международным автомобильным перевозкам, снять существующий запрет на въезд российских автомобилей в Китай через казахстанско-китайскую границу и тем самым увеличить товарооборот между Россией и КНР. Само соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок было подписано странами — участницами ШОС в Душанбе в сентябре 2014 года. Согласно документу перевозчики членов организации на условиях взаимности освобождаются от уплаты сборов, касающихся владения или пользования автотранспортными средствами, а также содержания дорог государства другой страны.

РБК



ДВУСТОРОННИЕ ОТНОШЕНИЯ

РАТИФИЦИРОВАНО СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ РОССИЙСКО-КЫРГЫЗСКОГО ФОНДА РАЗВИТИЯ

22 мая 2015 г.

Госдума России в пятницу ратифицировала соглашение о создании российско-кыргызского фонда развития объемом \$1 млрд. Соглашение было подписано 24 ноября 2014 года в Бишкеке. Цель фонда — содействие экономическому сотрудничеству между Кыргызстаном и Россией, модернизации и развитию кыргызской экономики, эффективному использованию возможностей, обусловленных участием сторон в евразийской экономической интеграции.

Формирование уставного капитала фонда в объеме \$500 млн осуществляется Россией за счет средств федерального бюджета в 2014–2016 годах. Первый взнос в уставный капитал в размере \$100 млн был перечислен российской стороной в декабре 2014 года. В 2015-м будет перечислено \$250 млн, в 2016 году — \$150 млн. Помимо этого российская сторона принимает на себя обязательство привлечь в фонд заемные средства в объеме не менее \$500 млн. Проекты фонда будут направлены на адаптацию экономики Кыргызстана к вступлению в ЕАЭС. Речь идет о проектах в сфере сельского хозяйства, швейной, текстильной, металлургической, горнодобывающей, обрабатывающей промышленности, транспорта, торговли, жилищного строительства и других.

РИА Новости

БЕЛАРУСЬ ВЫПОЛНИЛА ВНУТРИГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РОССИЙСКОГО КРЕДИТА НА \$110 МЛН

1 апреля 2015 г.

Белорусское правительство утвердило межправительственное соглашение о предоставлении Минску российского государственного финансового кредита на \$110 млн. МИДу поручено направить уведомление о выполнении Беларусью внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу соглашения, подписанного министерствами финансов двух стран в Москве 27 марта. Средства выделяются в российских рублях на сумму, эквивалентную \$110 млн. Срок кредита составляет 10 лет, включая четырехлетний льготный период.

БЕЛТА

ТОРГОВЛЯ И ИНВЕСТИЦИИ

ЭКСПОРТ БЕЛОРУССКОЙ СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИИ В РОССИЮ УМЕНЬШИЛСЯ НА \$200 МЛН

15 апреля 2015 г.

В январе-феврале 2015 года Беларусь поставила на российский рынок сельхозпродукции и продуктов питания на полмиллиарда долларов. В стоимостном выражении экспорт отечественной сельхозпродукции в России снизился примерно на \$200 млн по сравнению с аналогичным прошлогодним периодом. Напомним, в январе-феврале 2014 года Беларусь поставила на российский рынок сельхозпродукции и продуктов питания на \$711.8 млн. Традиционно основной объем поставок белорусской сельхозпродукции в Россию приходится на продукцию животноводства — мясомолочные товары, и в стоимостном выражении в текущем году произошло снижение их экспорта.

Справка

В марте Беларусь и Россия согласовали объемы поставок белорусской сельскохозяйственной продукции на российский рынок в 2015 году.

БелаПАН

ЛИДЕРЫ РОССИИ И КИТАЯ ПРИНЯЛИ ЗАЯВЛЕНИЕ О СОСТЫКОВКЕ ЕАЭС И ШЕЛКОВОГО ПУТИ

30 мая 2015 г.

Российский президент В. Путин и председатель КНР Си Цзиньпин приняли совместное заявление о состыковке Евразийского экономического союза и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта «Экономический пояс Шелкового пути». Идею строительства нового Шелкового пути, который должен соединить Китай со странами Европы, укрепить сотрудничество с Азией и Африкой, Си Цзиньпин выдвинул еще в 2013 году. Речь идет о создании торгового коридора для прямых поставок товаров с Востока на Запад на льготных условиях. Китай рассчитывает при реализации этой инициативы укрепить политические контакты, создать транспортную сеть от Тихого океана до Балтийского моря, сократить барьеры для торговли и инвестиций, расширить системы расчетов в национальных валютах. Проект предполагает создание до нескольких сотен инфраструктурных проектов: железные дороги, автотрассы, энергетические проекты и индустриальные парки, строительство которых начнется в ближайшие годы в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Пакистане и других соседних с Китаем странах.

Морские порты



В РАМКАХ ЕАЭС ПЛАНИРУЕТСЯ СОКРАЩЕНИЕ ТАМОЖЕННЫХ СТАВОК

9 июня 2015 г.

Сокращение количества таможенных ставок единого таможенного тарифа по модели «0–5–12» предусматривается в рамках однородных товарных групп на шести знаках товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности. В настоящее время в тарифе установлены различные ставки таможенных пошлин от 0 до 80%, в том числе в рамках однородных групп товарных позиций на уровне шести и даже девяти знаков ТН ВЭД. По словам депутата мажилиса парламента Казахстана М. Казбековой, предусматривается введение режима таможенной очистки «постфактум», а также предоставление отдельным категориям участников ВЭД возможности выпуска товара до подачи декларации на товары. В настоящее время процедура выпуска товаров до подачи таможенной декларации регулируется Таможенным кодексом ТС и кодексом РК «О таможенном деле в Республике Казахстан». При этом статьей 197 Таможенного кодекса ТС (аналогично статье 298 Таможенного кодекса РК) предусмотрен выпуск товаров до подачи таможенной декларации только в отношении определенной категории товаров. Основной проблемой является тот факт, что перечень товаров ограничен статьей 197 Таможенного кодекса ТС. Применение процедуры выпуска до подачи таможенной декларации в отношении иных категорий товаров или лиц невозможно без внесения соответствующих поправок в Таможенный кодекс ТС.

Kazakhstan Today

УСЛОВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ КАЗАХСТАНА В ВТО НЕ ПОДРЫВАЮТ ЕАЭС

22 июня 2015 г.

На переговорах о вступлении во Всемирную торговую организацию Казахстан тесно взаимодействовал с Россией в выработке условий присоединения, которые не наносили бы ущерба Евразийскому экономическому союзу, заявила министр по делам экономической интеграции Казахстана Ж. Айтжанова.

На заседании рабочей группы по вступлению Казахстана в ВТО был одобрен пакет документов о присоединении. Тем самым официально подведена черта под продолжавшимся девятнадцать с половиной лет переговорным процессом. В ВТО ожидают, что Казахстан станет членом организации до конца 2015 года, после утверждения его вступления Генеральным советом и проведения процедуры ратификации.

По словам Айтжановой, сложность переговорного процесса во многом связана с тем, что Казахстан вступал в ВТО, будучи членом Таможенного союза, а затем — ЕАЭС. Это был первый опыт за 20-летнюю историю ВТО, и Казахстану пришлось согласовывать все его

обязательства с теми нормами, которые у него есть в ЕАЭС. Речь идет, прежде всего, об уровне ставок импортных таможенных пошлин. Республика обязалась, что через три года после вступления в ВТО начнет переговоры по гармонизации обязательств с Россией, так как все двусторонние переговоры были завершены до формирования Таможенного союза. Поэтому Казахстан вступает в ВТО на своих условиях, и это значит, что по каким-то позициям у него будут более низкие пошлины, чем у России. Как пояснила министр, в то же время внутри ВТО республика начнет переговоры по гармонизации таможенных пошлин. Нечто подобное было при расширении ЕС. Через пять лет после вступления в ВТО Астана разрешит открытие прямых филиалов иностранных банков и страховых компаний, что соответствует программе создания международного финансового центра в Астане.

ИТАР-ТАСС

СОПРЯЖЕНИЕ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

30 июня 2015 г.

Сопряжение «Экономического пояса Шелкового пути» и ЕАЭС уже началось, сообщил посол КНР в России Ли Хуэй. На практике такое слияние может означать снятие таможенных пошлин для некоторых китайских товаров, переход на расчеты в национальной валюте и создание совместных российско-китайских производств.

Главы двух государств подписали совместное заявление о поддержке запуска диалога по состыковке ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути», выразив намерение наладить взаимодействие по созданию общего экономического пространства.

В июне президент России В. Путин на Петербургском экономическом форуме объявил о готовности включиться в интеграционный проект Пекина. 29 июня в КНР было подписано соглашение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, где Россия стала третьим по величине акционером после Китая и Индии. Создание АБИИ придаст большой импульс стыковке инициатив: китайского «пояса и пути» и ЕАЭС. Работа банка будет направлена на содействие строительству инфраструктуры и реализации крупномасштабных проектов, а также на углубление регионального сотрудничества и достижение совместного развития. Эта цель не только отвечает потребностям России в развитии инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке, но и позволяет достичь регионального слияния, к которому стремится ЕАЭС. В числе возможных для реализации проектов называют реконструкцию Транссибирской железнодорожной магистрали, железной дороги Байкал — Амур, модернизацию автодорог Чита — Хабаровск и Хабаровск — Владивосток. Среди совместных ин-

фраструктурных проектов — железная дорога Москва — Казань с продолжением до Пекина.

Независимая газета

ОТРАСЛИ И СЕКТОРЫ

НЕФТЬ И ГАЗ

ПАДЕНИЕ ЦЕН НА НЕФТЬ И НАЛОГОВЫЙ МАНЕВР РФ СНИЗИЛИ ДОХОДНОСТЬ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ В БЕЛАРУСИ

15 апреля 2015 г.

Из-за снижения цен на нефть Беларусь недополучит в 2015 году вывозных таможенных пошлин на \$1 млрд за выработанный из российского сырья продукт.

По словам замминистра финансов республики Д. Кийко, утвержденных в условиях цены нефти в \$83 за баррель вывозных таможенных пошлин должно было поступить свыше \$2 млрд. При уточненной оценке бюджета — порядка \$50 за баррель — эта сумма снизилась до \$1 млрд. Суть налогового маневра России заключается в резком снижении экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты при одновременном повышении налога на добычу полезных ископаемых. Как отметил заместитель гендиректора МНПЗ В. Сизов, стоимость нефти изменилась как на фоне снижения мировых цен, так и в результате реализации налогового маневра. До налогового маневра стоимость нефти составляла \$340 за тонну (за вычетом таможенных пошлин), с учетом параметров налогового маневра — \$220. В результате налогового маневра «в стоимости нефти размер той стоимости, который завод непосредственно уплачивает поставщикам нефти, увеличился с 48% до 66%».

БелаПАН

ПУТИН РАТИФИЦИРОВАЛ СОГЛАШЕНИЕ С КНР О ПОСТАВКАХ ГАЗА ПО ВОСТОЧНОМУ МАРШРУТУ

2 мая 2015 г.

Текст документа опубликован на портале правовой информации. Общая цена контракта составляет \$400 млрд на 30 лет, объем сделки — 38 млрд м³ в год. Соглашение между правительствами России и КНР было подписано 13 октября 2014 года. Его заключение было условием вступления в силу договора купли-продажи природного газа по «восточному» маршруту, подписанного 21 мая 2014 года



между ОАО «Газпром» и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией. Стоимость газа в рамках сделки не раскрывалась. Планируется, что в 2019 году газ будут поставлять в объеме до 5 млрд м³, а к 2024 году объем поставок возрастет до 38 млрд м³. Ресурсной базой для поставок природного газа будут Чаяндинское и Ковыктинское месторождения. Соглашение регламентирует порядок пропуска персонала через российско-китайскую границу, порядок осуществления таможенных операций при перемещении через границу транспортных и технических средств, а также строительных и расходных материалов, необходимых для проектно-изыскательских работ, строительства и эксплуатации трансграничного участка газопровода через реку Амур. Компетентными органами, осуществляющими координацию и контроль деятельности по выполнению соглашения, являются Минэнерго России и Государственное энергетическое управление КНР. Уполномоченными организациями, ответственными за реализацию соглашения, являются ОАО «Газпром» и Китайская национальная нефтегазовая корпорация. Соглашение вступает в силу с момента получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о проведении всех необходимых процедур. Оно будет действовать в течение 40 лет и после этого может продлеваться автоматически на пятилетние сроки.

Ведомости

«ГАЗПРОМ» ТРЕБУЕТ С «НАФТОГАЗА» \$23.8 МЛРД

5 мая 2015 г.

«Газпром» требует с «Нафтогаза Украины» \$23.8 млрд в Стокгольмском арбитраже, говорится в отчете украинской компании за 2014 год. В июне «Газпром» подал иск на \$4.5 млрд за «сознательно не оплаченный газ», в ноябре — на \$800 млн за поставку газа в июне 2014 года, и еще один иск на \$18.5 млрд относительно платежей за газ, который «Газпром» не поставил в 2012–2013 годах, но «Нафтогаз» должен был оплатить в рамках условий «бери или плати». Сама компания между тем считает, что выполнила все обязательства по платежам, выплатив «Газпрому» в конце 2014 года \$3.1 млрд. Руководство «Нафтогаза» не может предвидеть результатов рассмотрения судебных исков «Газпрома» и не признает никаких резервов по ним, говорится в отчете. Два иска — на \$4.5 млрд и на \$800 млн — соответствуют долгу Украины в \$5.3 млрд за поставленные в конце 2013 года и первые пять месяцев 2014-го 11.5 млрд м³ газа. В эту сумму «Газпром» оценивал долг Украины с учетом пересмотра цены в начале 2014 года с \$268 до \$485 за 1 тыс. м³. Цена выросла из-за отмены скидки на газ, которую Россия предоставила Украине на условиях погашения старых долгов, а также из-за отмены скидки за продление пребывания российского флота в Крыму после присоединения полуострова к России (не более \$100 за 1 тыс. м³). Украина рост цены

не признала, и в июне «Газпром» прекратил поставки газа. Но осенью стороны договорились: «Нафтогаз» уплатил \$3.1 млрд долга, поставки возобновились по цене \$385 за 1 тыс. м³. Соответственно, сумма требований «Газпрома» в Стокгольмском арбитраже будет пересмотрена на \$3.1 млрд, уточнил представитель «Газпрома».

«Нафтогаз», в свою очередь, также подал два иска к «Газпрому», сумма требований превышает \$16 млрд, сообщила компания. Более \$10 млрд «Нафтогаз» просит доплатить за транзит в 2010–2014 годах: затраты магистрального трубопровода Украины являются фиксированными, но при снижении объемов ставки не росли, говорится в отчете «Нафтогаза». Еще около \$6 млрд «Нафтогаз» требует по контракту на поставку газа. Иски компаний друг к другу объединены в общее производство, решения ожидаются в 2017 году. Представители «Газпрома» и «Нафтогаза» отказались говорить о возможности мирового соглашения.

Ведомости

КОНЦЕПЦИИ ОБЩИХ НЕФТЕГАЗОВЫХ РЫНКОВ ЕАЭС ПЛАНИРУЕТСЯ ПРИНЯТЬ ДО КОНЦА ГОДА

18 мая 2015 г.

До конца 2015 года планируется принять концепции общих рынков газа, нефти и нефтепродуктов ЕАЭС. По словам члена коллегии (министра) по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Т. Мансурова, общий электроэнергетический рынок заработает к 1 июля 2019 года, общие рынки газа, нефти и нефтепродуктов — к 1 января 2025 года. Первые шаги в этом направлении уже делаются. Так, 8 мая главами государств утверждена концепция формирования общего электроэнергетического рынка союза. До 1 июля предполагается принять соглашение о методологии формирования индикативных (прогнозных) балансов газа, нефти и нефтепродуктов в рамках ЕАЭС. До конца года будут приняты концепции общего рынка газа и общих рынков нефти и нефтепродуктов ЕАЭС.

Формирование общих рынков энергоресурсов союза предполагает: обеспечение свободного перемещения энергетических ресурсов по территориям государств-членов; создание конкурентной среды в сфере энергетики; обеспечение равного доступа к услугам естественных монополий в области транспортировки и транзита энергоносителей; совместное развитие инфраструктуры энергетических рынков; проведение согласованной тарифной политики. В долгосрочной перспективе сотрудничество стран ЕАЭС ориентировано на обеспечение эффективного функционирования общих рынков энергоресурсов; содействие созданию евразийских энергетических сетей; расширение участия в проектах атомной энергетики; совместное развитие и использование современных энергоэффективных технологий; совмест-



ное строительство объектов энергетической инфраструктуры с учетом охраны окружающей среды; развитие транзитного потенциала, в том числе путем формирования новых транспортных коридоров; расширение применения возобновляемых и альтернативных источников энергии.

Деловой Казахстан

ЭНЕРГЕТИКА

РОССИЯ ВЫДЕЛИТ АРМЕНИИ \$30 МЛН НА ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭС

7 апреля 2015 г.

Соответствующее распоряжение российского правительства опубликовано на официальном портале правовой информации.

В документе отмечено, что в 2015–2019 годах за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета необходимо оказать финансовую помощь Республике Армения в размере \$30 млн путем осуществления авансовых платежей в пользу российских уполномоченных организаций в соответствии с пунктом 3 статьи 1 Соглашения между правительством России и правительством Армении о предоставлении правительству Армении государственного экспортного кредита для финансирования работ по продлению срока эксплуатации атомной электростанции на ее территории от 5 февраля 2015 года.

Минфину поручается обеспечить финансирование указанных расходов за счет средств, предусмотренных в бюджете России по разделу «Международные отношения и международное сотрудничество».

ИТАР-ТАСС

ГОСУДАРСТВА — ЧЛЕНЫ ЕАЭС ОБЪЕДИНЯЮТСЯ В ОДИН ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ РЫНОК

11 июня 2015 г.

Евразийская интеграция предполагает создание между странами-участницами единых рынков. К началу июля текущего года должна быть подготовлена концепция единых рынков, чья задача связать воедино рынки государств — членов ЕАЭС, а также добиться главного — проведения совместной экономической политики. Одним из таких рынков станет единый рынок электроэнергии.

В рамках интеграции к 1 июля 2018 года должна быть выполнена программа создания электроэнергетического рынка ЕАЭС, а к 2024 году — рынка газа. Однако создание единого рынка может столкнуться с препятствиями в виде разноплановой ценовой политики и нестыкровок на законодательном уровне. Процесс создания рынка электроэнергии

будет происходить в три этапа. К 2016 году будет утверждена программа формирования рынка, к 2018 году страны-участницы должны будут обеспечить выполнение мероприятий, необходимых для его функционирования, и уже к 2019 году договор о формировании общего энергетического рынка должен вступить в полную силу.

Положительным моментом такого объединения может стать повышение эффективности использования генерирующих и передающих мощностей, а также увеличение объемов взаимной и внешней торговли электроэнергией. Однако на рынке по-прежнему остается масса нерешенных проблем и нестыковок, в частности, касающихся нормативного характера. Кроме прочего, нужно учесть, что цены на электроэнергию в странах ЕАЭС различны, и государствам будет необходимо найти компромисс в этом вопросе.

Для совместного выстраивания единого рынка электроэнергии ЕАЭС необходимы прозрачность ценообразования, развитие рыночных механизмов внутри самих стран. В 2014 году объем взаимной торговли электроэнергией в ЕАЭС составил порядка 6 млрд кВт·ч и снизился по отношению к 2013 году на 30%. В свою очередь создание единого рынка исправит ситуацию и позволит увеличить объем взаимной торговли электроэнергией в полтора-два раза, а загрузка генерирующих мощностей может возрасти на 7% от нынешних показателей.

Capital.kz

РАБОТЫ ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ПРОЕКТА CASA-1000 НАЧНУТСЯ В 2015 ГОДУ

30 июня 2015 г.

Окончательные версии соглашений по проекту строительства региональной линии электропередачи CASA-1000 планируется подписать в конце июля этого года. Данное решение согласовано странами — участницами проекта в ходе прошедшей в Алматы встречи совместной рабочей группы проекта CASA-1000.

Во встрече приняли участие члены рабочих групп всех четырех стран-участниц, а также представители Всемирного банка, Исламского банка развития, ЮСАИД, Международной финансовой корпорации, Европейского банка реконструкции и развития, которые финансируют проект. Все международные финансовые институты, присутствовавшие на встрече, представили детальную информацию о текущем статусе финансирования различных компонентов проекта и распределении средств. Были представлены и обсуждены новые функции и возможная новая структура секретариата Межправительственного совета для этапа реализации проекта.

Проект CASA-1000 предполагает строительство линии для поставок электроэнергии из Таджикистана и Кыргызстана в Афганистан



и Пакистан. Ожидается, что непосредственные работы по осуществлению проекта будут начаты во второй половине этого года. По данным Министерства энергетики и водных ресурсов Таджикистана, таджикская часть проекта будет финансироваться ВБ, ЕБРР, ИБР и Кувейтским фондом развития, а также за счет средств правительств США и Таджикистана.

News.tj

БАНКИ И ФИНАНСЫ

ФИНАНСОВАЯ СФЕРА В ЕАЭС БУДЕТ СООТВЕТСТВОВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

7 апреля 2015 г.

В Договоре о ЕАЭС заложена норма, согласно которой гармонизация в финансовой сфере стран ЕАЭС будет проводиться на базе международных стандартов и лучшей международной практики. Об этом на заседании консультативного комитета по финансовым рынкам при Коллегии ЕЭК 3 апреля в Ереване заявил министр по экономике и финансовой политике ЕЭК Т. Сулейменов.

Для банков — это Базель, для страховых организаций — это AISf (Международная ассоциация страховых надзоров), для рынка ценных бумаг — это IOSCO (Международная организация комиссий по ценным бумагам). Кроме того, перед комиссией стоит амбициозная задача обеспечить стратегическую общность развития финансовых рынков государств — членов ЕАЭС с учетом экономических особенностей стран.

В заседании приняли участие члены консультативного комитета от государственных органов и бизнес-сообществ Армении, Беларуси, Казахстана, России, а также сотрудники Евразийской экономической комиссии. Участники заседания обсудили ход работы над соглашением о требованиях к осуществлению деятельности на финансовых рынках и планом гармонизации законодательства государств-участников Единого экономического пространства (ЕЭП) в финансовой сфере, а также над проектом соглашения о взаимном допуске (аккредитации) брокеров и дилеров государств — членов ЕАЭС на национальные фондовые биржи.

Kazakhstan Press-Club

КАЗАХСТАН РАТИФИЦИРОВАЛ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ИНТЕГРИРОВАННОГО ВАЛЮТНОГО РЫНКА СНГ

15 апреля 2015 г.

Глава Казахстана Н. Назарбаев ратифицировал соглашение о сотрудничестве в области организации интегрированного валютного рынка СНГ.

Соглашение было подписано в Ашхабаде 5 декабря 2012 года. Его цель — создание условий для равноправного и взаимовыгодного участия банков-резидентов сторон в совершении конверсионных операций с иностранными валютами на интегрированном валютном рынке государств — участников СНГ.

В частности, каждая сторона обеспечивает банкам-резидентам двух сторон допуск на свой национальный валютный рынок для проведения межбанковских конверсионных операций на условиях, не менее благоприятных, чем те, которые предоставлены банкам-резидентам этой стороны.

Координация действий компетентных органов по реализации соглашения, а также согласования требований к участникам интегрированного валютного рынка, основанных на положениях законодательства сторон и общепринятой международной практике, в целях обеспечения равных конкурентных условий при совершении межбанковских конверсионных операций возлагаются на орган СНГ, осуществляющий взаимодействие государств-участников в валютно-финансовой сфере.

РИА Новости

СТРАНЫ ЕАЭС ОБЕСПЕЧАТ В 2016 ГОДУ ВЗАИМНЫЙ ДОСТУП НА НАЦИОНАЛЬНЫЕ ФОНДОВЫЕ БИРЖИ

11 июня 2015 г.

Страны Евразийского экономического союза обеспечат в 2016 году взаимный доступ на национальные фондовые биржи, сообщил член коллегии (министр) по экономике и финансовой политике ЕЭК Т. Сулейменов. Разработка и реализация плана гармонизации имеет весьма долговременный и скрупулезный характер. Однако ЕЭК было принято решение проработать параллельно и в более форсированном режиме отдельные сегменты финансового рынка, которые представляются наиболее необходимыми и не терпят отлагательств. В качестве примера министр привел проект по взаимному доступу брокеров и дилеров государств — членов ЕАЭС на национальные фондовые биржи, суть которого — обеспечить взаимный доступ на биржи стран-участниц уже в 2016 году.

Интерфакс-Казахстан

В РОССИИ ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОБМЕНА КРЕДИТНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ МЕЖДУ СТРАНАМИ ЕАЭС

23 июня 2015 г.

Центробанк России рассматривает возможность обмена кредитной информацией между странами ЕАЭС. Обмен информацией будет происходить на уровне Бюро кредитных историй разных стран, входящих в союз.



Данная мера позволит российским банкам узнавать кредитные истории граждан этих государств в случае получения от них заявки на выдачу займа. Соответственно и банкам, работающим в странах ЕАЭС, будут доступны кредитные истории россиян, если те решат получить заем в одной из этих стран. Предполагается, что обмен информацией будет происходить на уровне Бюро кредитных историй (БКИ) разных стран, входящих в ЕАЭС. Таким образом, кредиторы (банки, микрофинансовые организации) с целью получения кредитной истории иностранца будут обращаться в БКИ своей страны. И уже это бюро сможет запросить кредитный отчет в БКИ того государства, гражданином которого является заемщик.

Zakon.kz

МЕТАЛЛУРГИЯ

ЕЭК ОБНУЛИЛА ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА СВИНЦОВЫЕ РУДЫ И ЛОМ ДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ

22 апреля 2015 г.

Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решение снизить до 0% от таможенной стоимости ставку ввозной таможенной пошлины на свинцовые руды и концентраты.

По информации министра по торговле ЕЭК А. Слепнева, нулевая ставка на свинцовые руды и концентраты будет действовать в период с 25 мая 2015 года по 24 мая 2017 года включительно. Свинцовые руды и концентраты являются сырьем для производства рафинированного свинца. Стоимость сырья составляет более 96% себестоимости готового продукта, так что снижение таможенной пошлины позволит снизить издержки и повысит рентабельность производства. Свинцовый концентрат поставляют предприятия Казахстана, России и Таджикистана, но этого недостаточно для загрузки перерабатывающих мощностей в полном объеме. Необходимое сырье поставляют страны Южной Америки: Гватемала, Мексика, Перу. В процессе рафинирования свинцовых руд получают золото, серебро, висмут, цинк, а также оксиды сурьмы, мышьяка, олова и меди.

Нулевая ставка на эти товары уже действовала с 1 апреля 2014 года по 31 марта 2015 года, в этот период объем поставок свинцовых руд и концентратов внутри ЕАЭС и из стран, входящих в зону свободной торговли СНГ, практически не изменился.

Кроме того, коллегия ЕЭК приняла решение снизить с 18 до 0% от таможенной стоимости ставку ввозной таможенной пошлины на отходы и лом драгоценных металлов на период с 1 июня 2015 года по 31 декабря 2016 года включительно. Снижение пошлин важно для сырьевой обеспеченности производителей изделий из драгоценных

металлов стран ЕАЭС, сохранения загрузки мощностей предприятий и повышения конкурентоспособности их продукции.

РБК

«РУССКАЯ ПЛАТИНА» МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ЗОЛОТА

4 мая 2015 г.

Государственное агентство по геологии Кыргызстана подвело итоги конкурса на одно из крупнейших на постсоветском пространстве месторождений золота — Джеруй. Право на разработку месторождения получила компания «Восток-геолдобыча», структура «Амур золота», входящая в «Русскую платину». За право разрабатывать месторождение, кроме «Восток-геолдобычи», боролись кыргызская государственная компания «Кыргызалтын» и «Алданзолото ГРК» (структура Polyus Gold). Последняя в конце апреля не прошла в финал, так как не предоставила дополнительные документы ко второму этапу.

По условиям конкурса победитель должен заплатить разовый взнос (минимум \$100 млн) за право пользования недрами. Кроме того, победитель должен проводить аффинаж золота в Кыргызстане, в ближайшие три месяца начать строительство золотоизвлекательной фабрики, завершить его за два года и вывести фабрику на 50% от проектной мощности (ориентира в документах не дано) через шесть месяцев после сдачи объекта в эксплуатацию. Если компания сорвет сроки работ, ей будет грозить штраф — \$100 тыс. за каждый месяц просрочки. Кроме того, победитель должен обеспечить защиту интересов Кыргызстана в международных судах с предыдущими держателями лицензии на Джеруй.

Справка

Джеруй не раз менял собственников. Один из последних — казахстанская Consolidated Exploration (получила лицензию на месторождение в 2009 году, но после «революции тюльпанов» в 2010-м правительство аннулировало ее). В гаагском арбитраже компания требует от правительства Кыргызстана неустойку в \$548 млн. Гаагский суд должен решить, относится ли вопрос к его юрисдикции, в середине 2016-го. Представитель «Русской платины» не говорит, сколько компания собирается вложить в разработку месторождения, сколько планирует там добывать.

Ведомости

ТРАНСПОРТ

РОССИЯ ХОЧЕТ СТИМУЛИРОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

30 апреля 2015 г.

Россия предложила странам ЕАЭС обнулить пошлины на импорт компонентов для их производства. Государства — члены ЕАЭС сни-



зят импортные пошлины на комплектующие (не производимые в союзе) для выпуска электромобилей, их базовых компонентов, а также для электрозаправочных станций. Это следует из проекта плана поддержки производства и использования электромобилей в странах союза, рассчитанного на 2015–2017 годы. Документ был одобрен вице-премьерами России, Казахстана, Беларуси и Армении.

Решение по импортным пошлинам на комплектующие для электромобилей планируется принять в 2015–2016 годах. Сегодня ставки в среднем составляют 5–10%, они могут быть обнулены, уточняет представитель промышленного блока ЕЭК. Сейчас в рамках союза поддерживается импорт готовых электромобилей — до конца 2015 года действует нулевая ставка. Чиновники надеются, что снижение пошлин на комплектующие простимулирует локальное производство, которое находится в зачаточном состоянии.

В прошлом году в ЕАЭС было ввезено около 300 электромобилей, весь парк не превышает 1 тыс. штук. Мера снизит себестоимость электромобилей, они станут доступнее, это повысит спрос на них.

Ведомости

ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

СОТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ РАЗРАБАТЫВАЮТ ПЛАН ОТМЕНЫ РОУМИНГА В СТРАНАХ ЕАЭС

19 июня 2015 г.

Сотовые операторы стран ЕАЭС к 1 октября текущего года должны подготовить план перехода на роуминг по нулевым тарифам. Об этом сообщил член коллегии Евразийской экономической комиссии по конкуренции и антимонопольному регулированию Н. Алдабергенов. В случае непринятия мер по снижению стоимости роуминга с последующей его отменой после октября начнутся серьезные расследования деятельности телекоммуникационных компаний со стороны ЕЭК и антимонопольных органов государств — членов ЕАЭС.

Вопрос отмены роуминга на территории государств — членов ЕАЭС обсуждается более двух лет. Как показывают исследования ЕЭК, стоимость роуминга ряда сотовых операторов многократно завышена, что ведет к потере абонентов и переходу их в сети конкурентов другой страны пребывания.

Panorama.am

СТРАНЫ СНГ: ОСНОВНЫЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПРОГНОЗЫ



**Константин
Федоров**

Константин Сергеевич Федоров – Ph.D. in Economics (Johns Hopkins University), заместитель начальника отдела странового анализа Аналитического управления ЕАБР. С 1997 по 1999 год был консультантом проекта по поддержке налоговой реформы в России (Barents Group и Georgia State University). В 2004–2006 годах – экономист в Международном валютном фонде (США). В 2007–2011 годах – главный аналитик управляющей и брокерской компании LT Group. С 2009 по 2011 год – доцент Высшей школы экономики (Москва). В Евразийском банке развития работает с 2011 года. Электронная почта: fedorov_ks@eabr.org

CIS countries: the main macroeconomic indicators and forecasts

Konstantin Fedorov

Analyzing the state of economies of the CIS region in the traditional quarterly review, the author notes the overall negative trend caused by recession in the economies of Russia, Belarus and Ukraine, and slowing economic growth in Kazakhstan, Armenia and Tajikistan. The author notes the improvement of the balance of trade. The author describes in detail the dynamics of decline in economic activity, inflation and the devaluation of national currencies in the period under review, in particular, he concludes that the CIS countries have made progress in adapting to the volatile external environment. The article contains forecast for the reduction and then the growth of GDP for the CIS states in 2015 and 2016.

Keywords: macroeconomics, CIS.

JEL: E20, E52, E60, F15

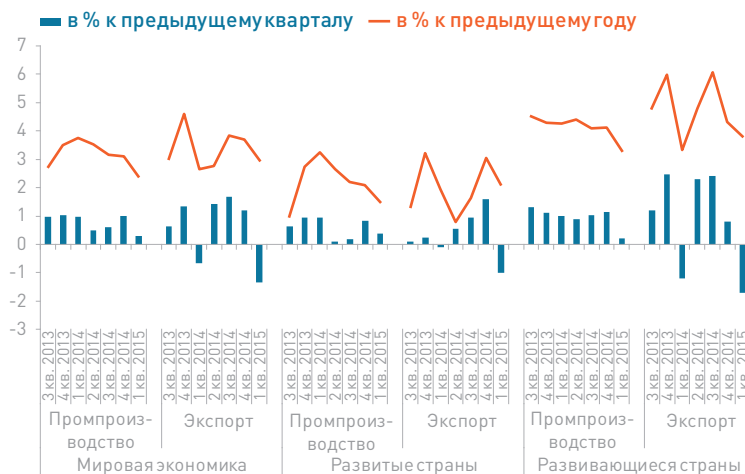
Анализируя в традиционном ежеквартальном обзоре состояние экономик стран региона СНГ, автор отмечает общий негативный тренд на фоне спада в экономиках России, Беларуси и Украины и замедления экономического роста в Казахстане, Армении и Таджикистане. Автор отмечает также улучшение показателей торговых балансов. Подробно описана динамика снижения экономической активности, инфляции и девальвации национальных валют в рассматриваемый период, в частности, сделан вывод о том, что страны СНГ достигли определенного прогресса в адаптации к изменившимся внешнеэкономическим условиям. В материале приводится прогноз снижения, а затем роста ВВП для государств СНГ в течение оставшейся части 2015 года и в 2016 году.

Ключевые слова: макроэкономика, СНГ.

По итогам I квартала 2015 года ВВП стран СНГ снизился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 2.7%. Перемещение по-



Рисунок 1. Промышленное производство и торговля в мире, %



Источник: CPB World Trade Monitor.

казателя роста в отрицательную область имело место на фоне спада в экономиках России, Беларуси и Украины и замедления экономического роста в Казахстане, Армении и Таджикистане. Исключениями из общего негативного тренда стали Кыргызстан, Молдова и Азербайджан, где экономический рост по разным причинам ускорился в I квартале.

Падение активности в экономике региона было вызвано действием тех же факторов, негативное влияние которых наблюдалось в 2014-м. В первые месяцы года продолжилось снижение цен на сырьевые товары, составляющие основу экспорта стран СНГ, в первую очередь энергоносители. Так, согласно данным Всемирного банка, по итогам марта цены на энергетическое сырье оказались на 47% ниже, чем годом ранее (аналогичный показатель за декабрь был равен 39.5%). Цены на металлы и сельскохозяйственные товары также продолжили снижаться, хотя и более умеренным образом. Между тем снижение цен начало оказывать позитивное влияние на физические объемы спроса на экспорт стран СНГ. Несмотря на отсутствие однородности в этой области по товарам и странам, экспорт из региона, по-видимому, вырос в реальном выражении по итогам I квартала на фоне увеличения, прежде всего, физических объемов экспорта нефти, нефтепродуктов и металлов из России.

Среди стран СНГ — экспортеров нефти и газа негативное влияние внешних шоков ощутили экономики России и Казахстана: в первой из них имело место снижение ВВП, во второй рост ВВП существенным образом замедлился. Между тем в Азербайджане рост ВВП ускорился, а в Туркменистане остался примерно на уровне последнего квартала прошлого года. В обоих случаях позитивное влияние на рост экономик оказали динамика добычи нефти и газа и стабильная ситуация в не-

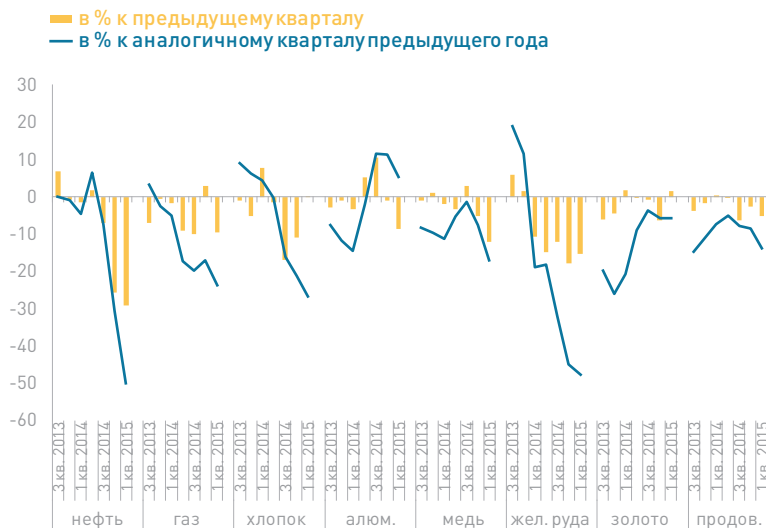


Рисунок 2. Условия торговли: мировые цены на сырье, %

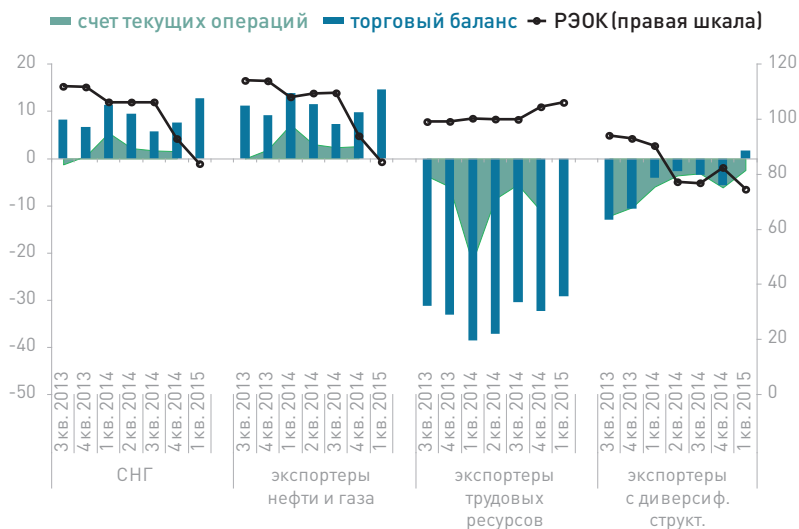
Источник: Всемирный банк.

нефтегазовых секторах (а также фискальное стимулирование, финансируемое за счет средств различных фондов). Страны — экспортеры трудовых ресурсов (Армения, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан) испытали влияние ухудшившейся экономической ситуации в регионе в форме снижения объема направляемых мигрантами денежных переводов и притока инвестиций, а также уменьшения спроса на товары их экспорта. На таком фоне рост общего ВВП этой группы замедлился в I квартале, составив 3.4% по сравнению с IV кварталом 2014 года, когда этот показатель был равен 4.5%. Таким образом, замедление экономического роста в данной группе стран было заметным, но не радикальным. Оно также не было повсеместным. В частности, рост ВВП ускорился в Кыргызстане на фоне роста добычи золота на месторождении Кумтор и в Молдове на фоне значительного сокращения спроса на импортные товары и улучшения дефицита внешней торговли. В Армении и Кыргызстане сжатие внутреннего спроса было компенсировано за счет роста добычи меди и золота и хороших показателей в сельском хозяйстве, в Таджикистане потребление осталось довольно крепким благодаря, по всей видимости, более активному использованию сбережений в целях потребления.

Размер экономического спада в странах с диверсифицированной структурой экспорта увеличился по сравнению с концом 2014 года: по итогам I квартала их ВВП снизился на 13.2% относительно I квартала 2014-го. В IV квартале 2014 года снижение составляло 10.2%. Его чрезвычайный масштаб объясняется снижением экономической активности на Украине в условиях вооруженного конфликта в стране. Снижение ВВП Беларуси, также имевшее место, было на порядок меньше, составив 2%.



Рисунок 3. Платежный баланс: показатели счета текущих операций и резервы центральных банков



Источник: национальные ведомства.

Согласно статистике по платежному балансу, опубликованной к настоящему моменту, можно наблюдать улучшение показателей торговых балансов: девальвация национальных валют во многих государствах региона и консолидация внутреннего спроса способствовали существенному сокращению или замедлению импорта по сравнению с экспортом практически во всех странах. При этом в экономиках экспортеров трудовых ресурсов снижение притока денежных переводов в определенной степени компенсировало улучшение показателей внешней торговли. В странах — экспортерах нефти и газа наблюдалось увеличение объемов оттока капитала в связи со сложной геополитической обстановкой в регионе. На фоне укрепления доллара на международных рынках против валют развивающихся стран и девальвации национальных валют итоговое сальдо платежных балансов стран СНГ сложилось отрицательным вследствие масштабных валютных интервенций. В итоге резервные активы центральных банков стран СНГ за I квартал сократились на \$31.4 млрд.

В I квартале 2015 года наблюдалось снижение уровня доходов в госбюджеты стран СНГ в силу спада экономической активности, сокращения денежных переводов, негативного изменения внешнеэкономических условий и падения внешнего товарооборота. На фоне сокращения денежной массы многие страны региона нарастили инвестиционные расходы в рамках контрциклической бюджетной политики. Среднее сальдо консолидированных бюджетов государств региона в I квартале сложилось с дефицитом в размере 3.2% ВВП против профицита +3.2% ВВП в I квартале 2014 года. Перенос основной части расходов на I квартал в связи с реализацией антикризисных мер в России оказал значительное влияние на такую динамику.

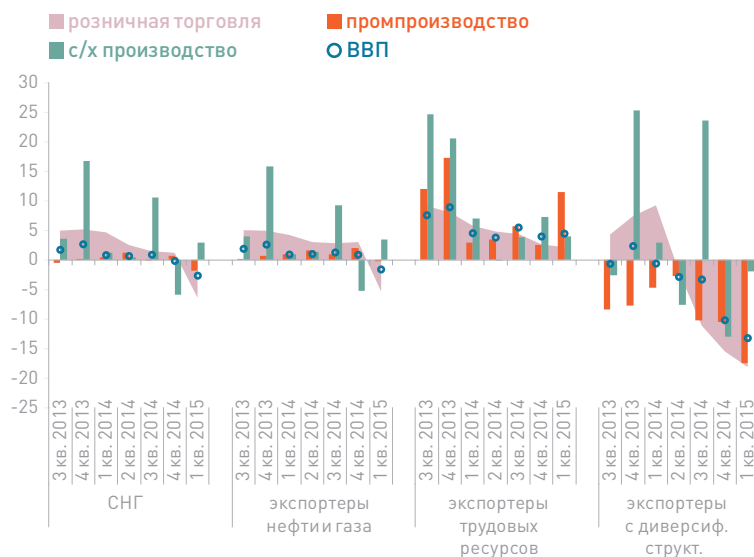


Рисунок 4. Реальный сектор экономик СНГ, % к аналогичному кварталу предыдущего года

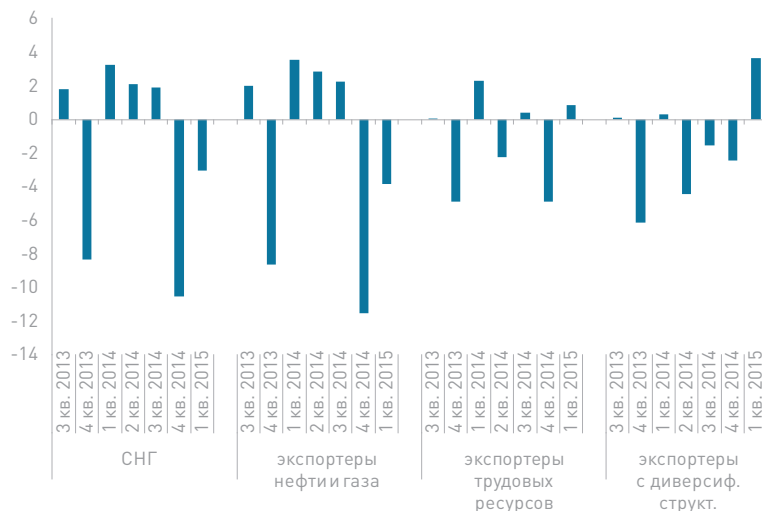
Источник: национальные ведомства.

Девальвация валют в экономиках с высоким уровнем долларизации сказалась на повышении уровня расходов. Тем не менее консолидация менее приоритетных расходов и рост эффективности налогового администрирования частично компенсировали выпадающие фискальные доходы, что в некоторой степени сдержало ухудшение в области госфинансов.

Темпы инфляции в регионе продолжили нарастать, несмотря на ужесточение монетарной политики и замедление роста объемов денежного предложения. По итогам I квартала средний рост индекса потребительских цен для стран СНГ относительно того же периода 2014 года составил 16.4%, повысившись с 10.3% в IV квартале прошлого года. Интенсивные валютные интервенции привели к резкому сокращению денежной массы, а удорожание кредитных ресурсов сказалось на замедлении банковского кредитования практически во всех государствах региона. Ускорение темпов инфляции затронуло все основные группы стран СНГ. Так, инфляция выросла с 9.2% до 14.9% в среднем для экспортеров нефти и газа, в основном в связи с ускорением инфляции в России после масштабной девальвации в конце 2014 года. Существенное ускорение роста цен (с 21% до 30.8%) произошло в государствах с диверсифицированной структурой экспорта. На фоне некоторого замедления инфляции в Беларуси этот процесс в большей степени связан с ускорением инфляции на Украине на фоне девальвации гривны. В странах — экспортерах трудовых ресурсов инфляция ускорила с 5.7% до 6.8%. Обесценивание валюты в этих долларизованных экономиках очень быстро влияет на внутренние цены.



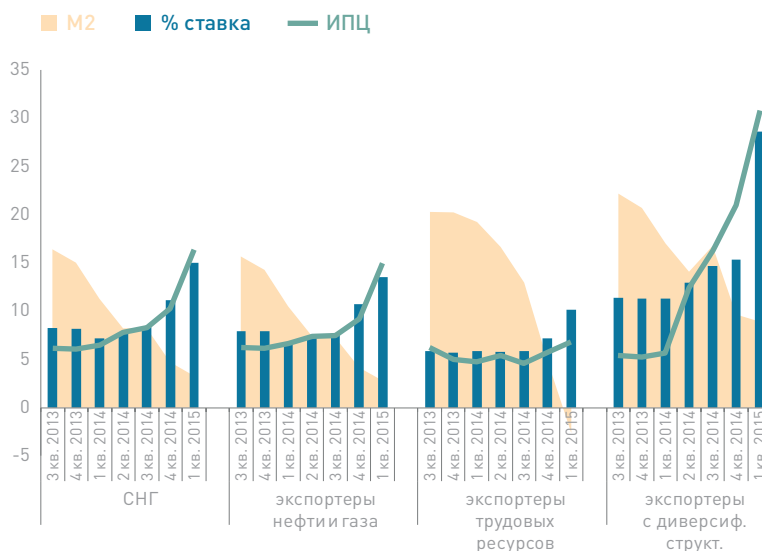
Рисунок 5. Государственный бюджет: сальдо государственного бюджета, % ВВП



Источник: национальные ведомства.

Несмотря на то, что негативные факторы, определившие сначала замедление роста, а позднее спад в экономике стран СНГ, продолжают действовать в настоящий момент, их сила несколько ослабла по сравнению с концом прошлого — началом текущего года. Во-первых, цены на энергоносители, представляющие собой основу экспорта региона, частично восстановились по сравнению с началом года на фоне роста спроса на это сырье и падения инвестиций в его добычу в мире. Во-вторых, некоторое снижение напряженности вокруг Украины способствовало уменьшению политических рисков

Рисунок 6. Монетарная сфера, % к аналогичному месяцу предыдущего года



Источник: национальные ведомства.

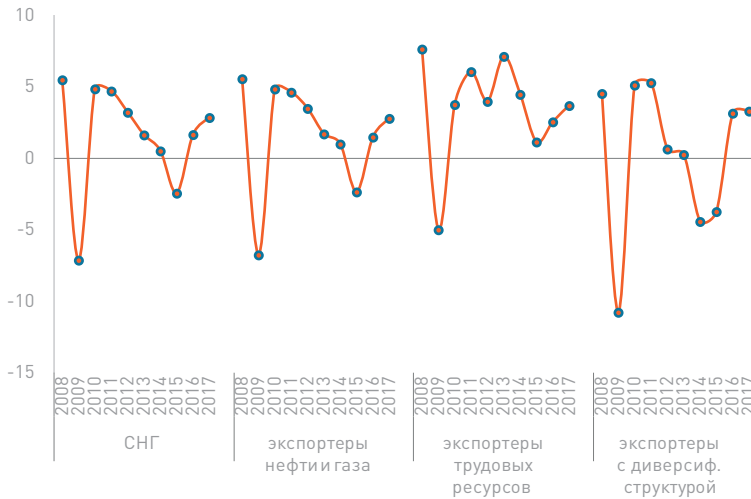


Рисунок 7. Экономический рост (рост ВВП): консенсус-прогнозы национальных и международных институтов, %

Источник: оценки и прогнозы национальных ведомств, ЕАБР, МВФ, ЕБРР, Всемирного банка, АБР.

для российских компаний и банков. Эти факты оказали позитивное влияние на доходы от экспорта и способствовали уменьшению оттока капитала из стран региона. В этих условиях российский рубль заметным образом укрепился по сравнению с уровнями зимы и начала весны, чему, помимо указанных выше фактов, помогла общая стабилизация на валютных рынках в мире на фоне замедления роста ВВП в США и его восстановления в других ведущих экономиках. В свою очередь, укрепление рубля привело к снижению давления на платежные балансы стран региона вне России и облегчило для

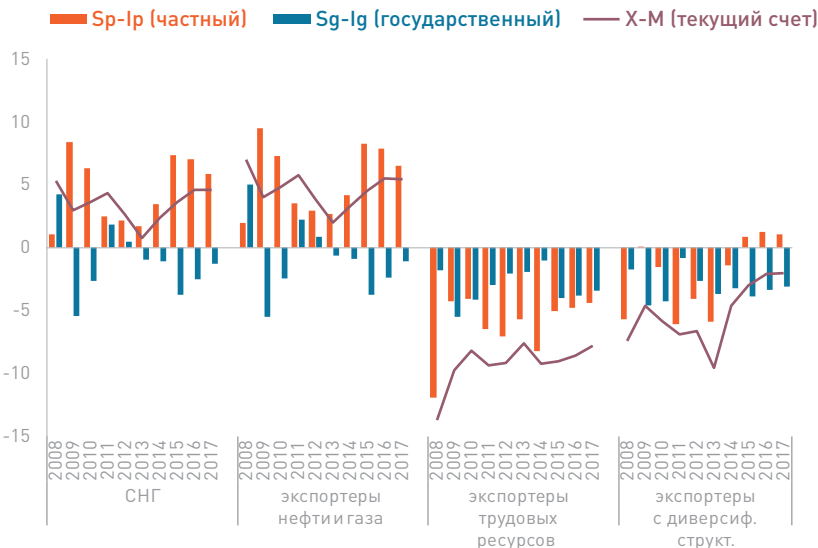


Рисунок 8. Сбережения и инвестиции, % ВВП: баланс частных инвестиций и сбережений (Sp-Ip), государственный бюджет (Sg-Ig), текущий счет (X-M)

Источник: национальные ведомства, оценки и прогнозы МВФ.

них задачи поддержки роста ВВП и сохранения макроэкономической стабильности.

На фоне укрепления рубля и восстановления относительной стабильности на финансовых рынках в России, а также благодаря предпринятым мерам в области бюджетной политики страны СНГ достигли определенного прогресса в адаптации к изменившимся внешнеэкономическим условиям. На это указывает, в частности, улучшение сальдо счета текущих операций региона, которое составило 6.5% ВВП по итогам I квартала, увеличившись с 5.5% в том же квартале 2014 года. Укреплению платежных балансов в регионе способствовали предпринятая странами консолидация бюджетных расходов и меры денежной и валютной политики, включающие пересмотр действующих привязок валют (большинство из них в той или иной форме привязывались к доллару США).

Наши ожидания относительно роста ВВП региона в течение оставшейся части 2015-го и 2016 года исходят из того предположения, что средняя цена на нефть Brent по итогам года составит \$60 за баррель и вырастет до \$70 в 2016-м, а режим санкций, действующих против России, не будет дополнительно ужесточен принципиальным образом. В рамках этого сценария можно прогнозировать, что совокупный ВВП стран СНГ снизится на 2–3% в 2015 году и возобновит рост, увеличившись на 1.5–2.5% в 2016-м. Условием сохранения устойчивости бюджетов и платежных балансов экономик региона станет завершение и сохранение предпринятых изменений в политике: более экономных бюджетов и более гибкой политики в отношении обменных курсов.



2012 год

Доклад № 1

Комплексная оценка макроэкономического эффекта различных форм глубокого экономического сотрудничества Украины со странами Таможенного союза и Единого экономического пространства в рамках ЕврАзЭС

Целью исследования стало определение макроэкономического эффекта создания Таможенного союза и Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана, определение состояния и перспектив развития интеграционных связей Украины со странами Таможенного союза. Над проектом работал крупный международный научный коллектив в составе пяти лабораторий. Оценки экономических эффектов, представленные в работе, стали стандартными.

На русском и английском языках.

www.eabr.org/r/research/analytcs/centre/projects/ukraine/



Доклад № 4

Интеграционный барометр ЕАБР–2012

Доклад представляет результаты комплексного исследования интеграционных предпочтений и ориентаций населения стран постсоветского пространства, основанного на мониторинговом изучении общественного мнения по вопросам интеграции.

На русском и английском языках.

http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/integration_barometer/

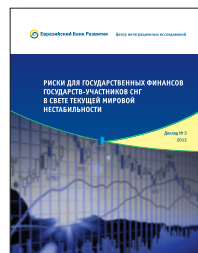


Доклад № 5

Риски для государственных финансов государств — участников СНГ в свете текущей мировой нестабильности

Авторы доклада на основе богатого эмпирического материала раскрывают одну из актуальных проблем: влияние повышенной турбулентности в мировой экономике на государственные финансы стран СНГ. Доклад подготовлен по поручению Министерства финансов РК и представлен на Постоянном совещании министров финансов СНГ.

<http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/risks/>



Доклад № 2

Развитие региональной интеграции в СНГ и Центральной Азии: обзор литературы

Работа обобщает как международные исследования в области региональной интеграции на территории бывшего Советского Союза, так и русскоязычные материалы по этой теме, рассматривая научные работы и издания в сфере экономики, политологии, международных отношений и международной политике, юриспруденции и анализа отдельных стран. Изюминка работы — портрет «типичной» западной и постсоветской работы по интеграционной проблематике.

На русском и английском языках.

www.eabr.org/r/research/analytcs/centre/projects/CIS_CentralAsia/

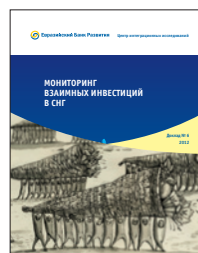


Доклад № 6

Мониторинг взаимных инвестиций в СНГ

Мониторинг взаимных инвестиций поможет компаниям ориентироваться в бизнес-пространстве стран региона, а государствам — продвигать взаимовыгодную отраслевую кооперацию. Для этих целей ЦИИ в партнерстве с ИМЭМО РАН разработал и поддерживает крупнейшую в регионе базу данных по взаимным инвестициям.

http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/invest_monitoring/



Доклад № 3

Анализ экономического эффекта и институционально-правовых последствий соглашений Единого экономического пространства в области трудовой миграции

В докладе содержится анализ экономического и социального эффекта соглашений ЕЭП в области трудовой миграции, их влияния на интенсивность трудовых миграционных процессов, на рынок и производительность труда, а также на развитие хозяйственной деятельности в регионе и укрепление региональных экономических связей.

www.eabr.org/r/research/analytcs/centre/projects/labour_migration/



Доклад № 7

Таможенный союз и приграничное сотрудничество Казахстана и России

В докладе представлен анализ торговых и производственных связей приграничных регионов РФ и РК, определены основные игроки и основные инвесторы, а также наиболее привлекательные секторы экономики.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/KAZ_RUS/



ПУБЛИКАЦИИ ЦИИ ЕАБР

Доклад № 8

Единая торговая политика и решение модернизационных задач ЕЭП

В докладе проанализированы основные экономические риски, возникающие при согласовании участниками ЕЭП внешнеторговой политики, сформулированы предложения по направлениям единой торговой политики ЕЭП и определены меры ее согласованной реализации.

http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/trade_policy/



Доклад № 13

Последствия вступления Кыргызстана в Таможенный союз и ЕЭП для рынка труда и человеческого капитала страны

Работа фокусируется на анализе трудовой миграции из Кыргызстана, а также на эффектах возможного вступления Кыргызстана в ЕЭП применительно к потокам трудовых ресурсов, объемам денежных переводов, конъюнктуре рынка труда и подготовке кадров.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/labor_migration_kyrgyzstan_cu/

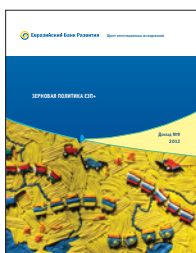


Доклад № 9

Зерновая политика ЕЭП+

В докладе «Зерновая политика ЕЭП+» с системной точки зрения рассмотрены тенденции развития зернового сектора и действующих политик развития и регулирования зернового рынка стран — участниц ЕЭП, Украины и ряда других стран регионально-зернового сектора.

http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/grain_policy/



Доклад № 14

Оценка экономического эффекта присоединения Таджикистана к ТС и ЕЭП

Присоединение Республики Таджикистан к ТС и ЕЭП будет иметь положительный экономический эффект для экономики республики. Доклад содержит детальный экономический анализ данного вопроса с применением различных моделей и методов анализа.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/Tajikistan_CU_SES/



2013 год

Доклад № 10

Технологическая кооперация и повышение конкурентоспособности в ЕЭП

В докладе оценивается состояние технологической кооперации и корпоративной интеграции между экономиками ЕЭП и формулируются предложения, направленные на повышение конкурентоспособности ЕЭП в системе международного разделения труда.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/technological_coordination/

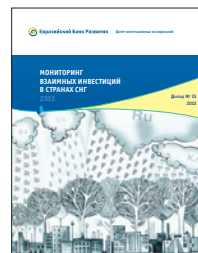


Доклад № 15

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ-2013

Доклад содержит новые результаты совместного исследовательского проекта Центра интеграционных исследований ЕАБР и Института мировой экономики и международных отношений РАН, нацеленного на ведение и развитие базы данных мониторинга взаимных прямых инвестиций в странах СНГ и Грузии. Представлена общая характеристика взаимных инвестиций в СНГ по состоянию на конец 2012 года.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/invest_monitoring/



Доклад № 11

Таможенный союз и соседние страны: модели и инструменты взаимовыгодного партнерства

Исследование на примере Армении, Молдовы и Таджикистана

Доклад предлагает широкую палитру подходов к выстраиванию гибкого и прагматичного интеграционного взаимодействия между ТС/ЕЭП и странами евразийского континента.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/cu_and_neighbors/



Доклад № 16

Интеграционный барометр ЕАБР-2013

Доклад представляет результаты комплексного исследования интеграционных предпочтений и ориентаций населения стран постсоветского пространства, основанного на мониторинговом изучении общественного мнения по вопросам интеграции.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/integration_barometer/



Доклад № 17

Приграничное сотрудничество регионов России, Беларуси и Украины

Сотрудничество приграничных регионов трех государств имеет большой потенциал, однако границы и существующие барьеры являются серьезным фактором фрагментации экономического пространства в регионе.

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project16/>

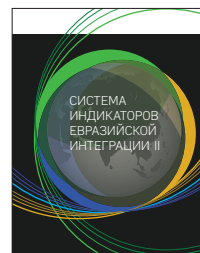


2014 год

Система индикаторов евразийской интеграции

СИЕИ представляет собой комплексную систему оценки статике и динамики региональной интеграции, состоящую из ряда индексов, охватывающих различные аспекты экономической, политической и социальной интеграции.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/siei/index.php?id_16=37608



Доклад № 18

Экономическая и технологическая кооперация в разрезе секторов ЕЭП и Украины

Авторы доклада изучили систему отраслевых и межотраслевых связей между экономиками стран ЕЭП и Украиной и пришли к выводу, что кооперационные связи между предприятиями сохранились практически во всех сегментах обрабатывающих производств, а в некоторых отраслях машиностроения это сотрудничество носит безальтернативный характер.

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project17/>



Доклад № 23

Количественный анализ экономической интеграции Европейского союза и Евразийского экономического союза: методологические подходы

Целью доклада является обсуждение и анализ экономической интеграции в Евразии как в континентальном масштабе «от Лиссабона до Шанхая», так и в измерении ЕС-ЕАЭС «от Лиссабона до Владивостока».

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project20/>



Доклад № 19

Мониторинг прямых инвестиций Беларуси, Казахстана, России и Украины в странах Евразии

Проект МПИ-Евразия расширяет границы еще одного исследования Центра интеграционных исследований ЕАБР — Мониторинга взаимных прямых инвестиций в странах СНГ.

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project18/>



Доклад № 24

Мобильность пенсий в рамках Евразийского экономического союза и СНГ

В докладе эксперты оценили перспективы внедрения в регионе эффективных механизмов, призванных решить проблемы пенсионного обеспечения трудовых мигрантов.

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project21/>



Доклад № 20

Армения и Таможенный союз: оценка экономического эффекта интеграции

Целью исследования являются анализ и общая оценка макроэкономического эффекта в различных сценариях взаимодействия Армении с Таможенным союзом.

<http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/project19/>



Доклад № 25

Интеграционный барометр ЕАБР-2014

Результаты третьей волны исследования предпочтений населения стран СНГ по различным аспектам евразийской интеграции позволяют сделать вывод: идет дальнейшее оформление и кристаллизация «интеграционного ядра» Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Участие в опросе приняли более 13 тысяч граждан 10 стран СНГ и Грузии — от одной до двух тысяч человек в каждой стране.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=42459&linked_block_id=0



ПУБЛИКАЦИИ ЦИИ ЕАБР

Доклад № 26

Мониторинг взаимных инвестиций СНГ-2014

Пятый отчет о результатах многолетнего исследовательского проекта, посвященного мониторингу взаимных прямых инвестиций в странах СНГ и Грузии. Доклад содержит детальные сведения по масштабам и структуре взаимных инвестиций стран СНГ к концу 2013 года. В докладе представлена информация о важнейших тенденциях первой половины 2014 года, включая ситуацию на Украине и ее влияние на российские прямые инвестиции в этой стране. Также в докладе представлен анализ перспектив взаимных прямых инвестиций стран Евразийского экономического союза.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=42828&linked_block_id=0

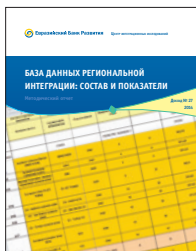


Доклад № 27

База данных региональной интеграции

Данный проект имеет прикладной характер и представляет собой создание регулярно обновляемой специализированной базы данных наиболее значимых экономических региональных интеграционных объединений (РИО) и соглашений, действующих в мире.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=41398&linked_block_id=0



Доклад № 28

Мониторинг прямых инвестиций Беларуси, Казахстана, России и Украины в странах Евразии-2014

Второй отчет о результатах многолетнего исследовательского проекта, посвященного мониторингу прямых инвестиций Беларуси, Казахстана, России и Украины в Евразии вне СНГ. Доклад содержит детальные сведения по масштабам и структуре прямых инвестиций четырех крупнейших экономик СНГ в Евразии вне СНГ к концу 2013 года.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=45023&linked_block_id=0



2015 год

Доклад № 29

Оценка экономических эффектов отмены нетарифных барьеров в ЕАЭС

В докладе представлены результаты количественной оценки влияния нетарифных барьеров на торговлю товарами и услугами между странами — участниками Евразийского экономического союза. Применено несколько методов математико-экономического анализа, в том числе использованы гравитационные модели, эконометрические расчеты и статистический анализ. При помощи вычислимых моделей общего равновесия рассчитаны общеэкономические и секторальные эффекты от отмены нетарифных барьеров для Беларуси, Казахстана и России.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=47861&linked_block_id=0



Доклад № 30

Оценка влияния нетарифных барьеров в ЕАЭС: результаты опросов предприятий

Доклад представляет читателю результаты первого этапа исследования, посвященного оценке экономических эффектов отмены нетарифных барьеров (НТБ) в торговле между государствами — участниками Таможенного союза. В исследовании представлены результаты опросов и интервью с экспортирующими товары и услуги на рынки Таможенного союза предприятиями и компаниями Беларуси, Казахстана и России.

http://www.eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=47862&linked_block_id=0



Доклад № 31

Трудовая миграция и трудоемкие отрасли в Кыргызстане и Таджикистане: возможности для человеческого развития в Центральной Азии

Настоящее исследование посвящено анализу миграционных потоков, трудового и производственного потенциала региона Центральной Азии на примере Кыргызстана и Таджикистана. В фокусе исследования — поиск возможностей переориентации указанных экономик с экспорта рабочей силы на экспорт трудоемких товаров и услуг.

http://eabr.org/r/research/centre/projectsCII/projects_cii/index.php?id_4=48785&linked_block_id=0



Евразийская континентальная интеграция

Е. Винокуров, А. Либман

«Винокуров и Либман собрали и обработали гигантский объем информации по евразийской экономической интеграции. Их книга на высоком научном уровне и в доступной форме раскрывает тему, лежащую в основе глобальной экономической и политической трансформации в XXI веке».



Йоханнес Линн,
Брукингский институт

<http://eabr.org/r/research/centre/monographs/>

ТРЕБОВАНИЯ К РУКОПИСЯМ

Материалы для публикации принимаются по электронной почте editor@eabr.org. Рукописи статей предоставляются на русском языке. По согласованию с редакцией статья может быть предоставлена на английском языке (для ежегодника EDB Eurasian Integration Yearbook). В этом случае редакция инициирует перевод текста. Кроме того, мы просим авторов предоставлять материал в двух файлах и сопровождать их цветным портретным фото автора (отдельным файлом), абстрактном на русском и английском языках, списком ключевых слов, а также классификацией JEL.

Один файл должен содержать только статью, в нем не должно быть никакой информации об авторе. Все поступившие статьи проходят процедуру «слепого рецензирования», и чтобы сделать процедуру более прозрачной и честной, рецензентам отправляется файл, не содержащий сведений об авторе.

Хотя объем статьи строго не ограничивается, редакция рекомендует авторам подготовку статей «стандартного» академического размера: 6–8 тыс. слов или 30–40 тыс. знаков. Помимо основного текста автор должен предоставить краткие биографические сведения (ФИО, ученая степень, звание, место работы и должность) (100–150 слов); резюме статьи (100–150 знаков) и список использованной литературы.

Графики, диаграммы, фотографии и другие графические материалы должны нумероваться как рисунки. Графики и таблицы должны быть выполнены в формате Excel 2007 и высланы в редакцию отдельным файлом. Отдельные файлы необходимы при верстке журнала, а также при подготовке перевода материала. Карты, схемы, графики, составленные не автором, должны иметь ссылку на первоисточник, у автора должно быть хотя бы устное разрешение на использование того или иного элемента инфографики, заимствованного у другого человека.

Аббревиатуру следует расшифровывать при первом появлении в тексте. Единицы измерения, используемые в статье, должны соответствовать международной системе единиц измерения.

Существуют некоторые особенности оформления статей, принятые в редакции. Слова «процент» и «доллар» мы заменяем символами «%» и «\$» соответственно. Кроме того, мы используем сокращенную форму единиц измерения — км, см, м, га, ч., мин., с, а также числительных — тыс., млн, млрд, трлн. Для написания «кубических» и «квадратных» метров мы используем м³ и м² соответственно. Журнал «Евразийская экономическая интеграция» и альманах-ежегодник Eurasian Integration Yearbook придерживаются Гарвардской системы библиографической информации. По тексту делаются сноски с указанием автора (авторов), года издания публикации и страницы. В списке использованной литературы приводится детальное описание использованных публикаций. Данные по источнику должны включать ФИО автора (авторов), год издания, заголовок, название издательства, том и номер журнала, цитируемые страницы.

Мнение редакционной коллегии журнала может не совпадать с точкой зрения авторов статей. Редакция оставляет за собой право публикации или отклонения рукописи. При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.