

**ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЕАЭС****Илья Витальевич МЕДВЕДЕВ**

аспирант направления «экономика» Института экономики и управления,  
Тверской государственной университет, Тверь, Российская Федерация  
ilya13092@yandex.ru  
ORCID: отсутствует  
SPIN-код: 2345-8891

**История статьи:**

Получена 18.09.2018  
Получена в доработанном  
виде 11.10.2018  
Одобрена 29.10.2018  
Доступна онлайн  
16.01.2019

УДК 339.05

JEL: B25, B52, F15, K20

**Аннотация**

**Предмет.** Роль транзитного потенциала России в рамках ЕАЭС на примере крупных инфраструктурных проектов.

**Цели.** Изучение роли транзитного потенциала России и ЕАЭС в создании и модернизации международных транспортных коридоров.

**Методология.** В процессе исследования применялись основы системного анализа и формальной логики.

**Результаты.** Проведено исследование текущего состояния развития экономической интеграции в России и странах ЕАЭС. Проанализировано влияние развития трансграничной торговли на общую экономическую интеграцию. На примере России были выявлены препятствия, не позволяющие реализовать транзитный потенциал территорий ЕАЭС в рамках международных транспортных коридоров. Изучен опыт КНР в создании транспортно-перевалочных узлов (хабов) для координации грузовых потоков и использовании этих разработок применительно к международным транспортным коридорам России с учетом имеющейся специфики.

**Выводы.** Несмотря на существенный задел по развитию транзитного потенциала в России и странах ЕАЭС в рамках создания международных транспортных коридоров, существует ряд проблем, связанных с развитием транспортной инфраструктуры. Так, применительно к России, существует проблема недостаточного объема инвестиций в транспортную инфраструктуру, низкий объем частных и государственно-частных проектов в данной сфере, а также несбалансированность в развитии транспортной системы. Эти препятствия не позволяют эффективно развивать международные транспортные коридоры и формировать единое транспортное пространство ЕАЭС. Налицо необходимость создания транспортно-перевалочных узлов в проектах международных транспортных коридоров для сбалансированного развития единой транспортной системы в России и ЕАЭС.

**Ключевые слова:** ЕАЭС, транзитный потенциал, институциональные основы, международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2018

**Для цитирования:** Медведев И.В. Институциональные основы развития транзитного потенциала и экономической интеграции в ЕАЭС // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. – 2019. – Т. 15, № 1. – С. 153 – 167.

<https://doi.org/10.24891/ni.15.1.153>

В настоящей работе рассматривается роль транзитного потенциала в создании единого транспортного пространства в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) на примере Российской Федерации.

Для этого дадим обзор текущего состояния общей экономической интеграции и развития торговли в целом по ЕАЭС. В настоящее

время альянс слабо интегрирован в мировые цепочки добавленной стоимости [1]. Помимо этого, стоит отметить, что ЕАЭС имеет не такую быстро развивающуюся систему наднациональных институтов по сравнению с другими объединениями, такими как Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Североамериканское соглашение о

свободной торговле (НАФТА) и Евросоюз (ЕС).

Говоря о проблеме развития наднациональных институтов ЕАЭС, прежде всего стоит отметить проблему постановки цели, касающуюся экономической интеграции объединения в рамках развития наиболее приоритетных направлений экономического развития стран – участниц объединения. Для большей наглядности обратимся к данным за 2017 г., которые приводит Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК)<sup>1</sup>. Согласно этим данным, можно увидеть, что отмечается рост внешней торговли в ЕАЭС, который обусловлен, прежде всего, повышением средних цен на экспортируемые товары на 21,4%. Физический объем экспорта, согласно приведенным данным, увеличился на 3,6%. В совокупности повышение цен определило 86% прироста стоимостного показателя и увеличение товарной массы на 14%.

Вместе с этим необходимо принять во внимание и тот факт, что в товарной структуре экспорта государств – членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты, которые составляют 62,6% общего объема экспорта, а также металлы и изделия из них (10,7%). Понятно, что изменение цен на данные группы товаров напрямую будет влиять на рост или снижение внешней торговли в странах ЕАЭС. Это утверждение справедливо и для взаимной торговли в ЕАЭС, где наибольший удельный вес занимают минеральные продукты (27,7% объема взаимной торговли), из которых 84,6% на рынок ЕАЭС поставляет Российская Федерация.

Для импорта ситуация в ЕАЭС выглядит диаметрально противоположно: в страны альянса завозится главным образом производственное оборудование, станки и транспортные средства. Согласно данным комиссии ЕАЭС, импорт машин и

транспортных средств составляет 44,7%, товаров химической промышленности – 18,1%. Данная ситуация достаточно четко отражена в докладе ЕЭК «О состоянии взаимной торговли между государствами – членами Евразийского экономического союза в 2017 г.»<sup>2</sup>.

В докладе ЕЭК делается вывод, что динамика взаимной торговли и экспорта вне ЕАЭС напрямую коррелирует с ценами на нефть и сырье, и на текущий момент сложилась благоприятная тенденция, позволяющая говорить о том, что интеграция в ЕАЭС идет умеренными темпами и по многим вопросам экономической интеграции удалось продвинуться достаточно далеко. В частности, ЕЭК указывает на успехи ЕАЭС в создании общего рынка лекарственных средств [2], проведении основных этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики [3], формировании цифровой экономики и усилении заинтересованности бизнеса государств – членов ЕАЭС.

Принимая во внимание приведенный прогноз, стоит отметить, что существуют риски, связанные с ослаблением национальной валюты и ограничением на импорт продукции технологической отрасли в связи с применением третьими странами мер нетарифного регулирования административного характера в отношении Российской Федерации. Также актуальна восприимчивость России как крупнейшей экономики ЕАЭС к внешним шокам [4], препятствующая развитию экономической интеграции в рамках альянса. Учитывая текущую ситуацию, связанную с преобладанием импорта иностранных машин, оборудования, транспортных средств и продукции химической промышленности, необходимо понимать, что данные факторы будут негативно влиять на интеграционные проекты ЕАЭС.

<sup>1</sup> Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза, 2017 г. URL: [http://eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/analytics/Documents/Analytics\\_E\\_201712\\_180.pdf](http://eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/Analytics_E_201712_180.pdf)

<sup>2</sup> Доклад о состоянии взаимной торговли между государствами – членами ЕАЭС. URL: [http://eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/analytics/Pages/tradereport.aspx](http://eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Pages/tradereport.aspx)

В качестве примера можно привести ситуацию с проектом по созданию общего рынка лекарственных средств. Здесь следует отметить что, несмотря на успехи в гармонизации нормативно-правовой базы общего рынка лекарственных средств<sup>3</sup>, нельзя исключать возможности применения третьими странами нетарифных мер административного характера в отношении России и ЕАЭС в целях защиты правообладателя. В данном случае будет существовать угроза формирования унифицированного рынка ЕАЭС. Стоит отметить, что развитию параллельного импорта в России будет препятствовать текущее состояние транспортной инфраструктуры, о которой более подробно будет сказано далее. Необходимо также упомянуть отсутствие судебной практики и опыта по регулированию параллельного импорта в отличие от стран, где параллельный импорт является распространенным явлением. В качестве примера можно назвать Китай, который использует международный принцип «исчерпания на товарный знак» для осуществления параллельного импорта<sup>4</sup>.

Кроме того, легализация параллельного импорта сопряжена с определенными проблемами, в частности регулирование этого импорта так или иначе будет требовать проведения согласованной транспортной политики для предотвращения попадания на рынок ЕАЭС некачественной продукции. Указанная проблема, в свою очередь, отсылает к другому интеграционному проекту ЕАЭС – созданию основных этапов скоординированной (согласованной) транспортной политики. Однако имеющиеся договоренности по снятию всех имеющихся ограничений к 2025 г. сами по себе не предполагают создания единой транспортной инфраструктуры, как и договор о ЕАЭС не указывает сроков создания единой

инфраструктуры. Это, в свою очередь, не позволяет говорить об эффективном контроле над параллельными импортерами и развитии трансграничной торговли.

К проблемам, препятствующим реализации транзитного потенциала, стоит также отнести сложности взаимодействия ЕАЭС с другими региональными интеграционными объединениями и отдельными странами. На данный момент в рамках ЕАЭС существует только одно соглашение о зоне свободной торговли (ЗСТ) – с Республикой Вьетнам.

В данном контексте можно говорить о возможности существования институциональной ловушки в ЕАЭС. Если рассматривать альянс как устойчивую систему, «идущую по пути реализации политики протекционизма» [5], то можно увидеть, что страны – участницы ЕАЭС не могут согласовать создание ЗСТ с другими странами из-за опасений убытков и возможной потери собственного экономического суверенитета. Все это в конечном итоге повлечет за собой замедление темпов роста ВВП всех стран – участниц ЕАЭС, а также на фундаментальном уровне воспрепятствует развитию трансграничной торговли и реализации инфраструктурных проектов, направленных на укрепление транзитного потенциала ЕАЭС. Одним из характерных примеров является ситуация с ЗСТ с Новой Зеландией, где Белоруссия по причине опасений вытеснения своих производителей с рынка ЕАЭС решила с помощью права вето заблокировать это решение, несмотря на то, что положительный эффект для ЕАЭС в целом был бы больше, нежели чем проигрыш одной Белоруссии. Однако можно наблюдать и положительные моменты, заключающиеся в разработке ЗСТ с Ираном, Египтом, Израилем и Сингапуром, хотя какие-либо выводы можно будет делать только после ратификации данных соглашений.

Исходя из сказанного, стоит более подробно рассмотреть проблему развития приоритетных направлений экономической интеграции в ЕАЭС. Как уже было отмечено, ЕАЭС имеет

<sup>3</sup> Цындымеев А.Г., Язудина Р.И., Абдраштова Г.Т., Крупнов П.А. Развитие регулирование единого рынка лекарственных средств в рамках Евразийского Экономического Союза // Современная организация лекарственного обеспечения. 2018. № 1. С. 26–32.

<sup>4</sup> Медведев И.В. Параллельный импорт в ЕАЭС // Общество и экономика. 2018. № 5. С. 68–78.

ряд проблем в области развития экономической интеграции между странами-участницами и третьими странами. Отчасти это объясняется тем, что наиболее устойчивой системой и инструментом интеграции в «большой тройке» (Россия, Белоруссия, Казахстан) ЕАЭС является система нефтегазовых трансфертов, которая и определяет вектор развития объединения. Иными словами, сырьевой сектор является «драйвером» экономической интеграции в ЕАЭС. Однако в настоящий момент Россией и другими членами ЕАЭС активно реализуется комплекс мер, направленных на использование собственных территорий как конкурентного преимущества для реализации транзитного потенциала. Таким образом, нами предлагается рассматривать развитие экономической интеграции с позиции обеспечения странами ЕАЭС транзита товаров и развития трансграничной торговли в рамках имеющихся крупных инфраструктурных проектов.

Первоначально нами предлагается рассмотреть теоретические аспекты развития общей экономической интеграции, трансграничной торговли и транзита. Для этого целесообразно обратиться к труду Ф. Махлупа под названием «История мысли экономической интеграции», где наиболее полно объяснен процесс и стадии интеграции, признаки, по которым интеграцию можно охарактеризовать как законченную или продолжающуюся, а также влияние трансграничной торговли на общую экономическую интеграцию и ее обоснованность [6].

Согласно положениям, изложенным в «Истории мысли экономической интеграции», первым важным аспектом, является то, что нельзя рассматривать некоторое увеличение торговли как более высокую степень интеграции, поскольку расчет альтернативных издержек может быть неверен или им вовсе могли пренебречь. В качестве примера Махлуп приводит ситуацию, связанную с субсидированием экспорта за счет

отвергнутых альтернатив. Также автор указывает на то, что сам по себе небольшой объем торговли может означать полную интеграцию за счет исчерпания всех возможностей, касающихся развития торговли между странами. Однако вместе с этим по общему правилу высокая доля внешней торговли означает низкую степень развития интеграции внутри объединения, так как в данном случае нельзя создать эффективную систему разделения труда. Последнее утверждение можно пронаблюдать на примере данных по ЕАЭС на примере экспорта в третьи страны и взаимной торговли внутри данного объединения.

Согласно упомянутому труду Махлупа, достигнуть гармонии возможно лишь при идеальном переплетении и взаимозависимости всех секторов экономики и отраслей производства. Можно ли говорить о том, что ЕАЭС в настоящее время развивается в указанном направлении? Скорее всего, нет, так как структура торговли между странами ЕАЭС, как и развитие наднациональных институтов, не предполагает достижения описанного идеального состояния сближения экономик и взаимозависимости. Более того, структура взаимной торговли ЕАЭС не позволяет говорить о самодостаточности и возможности развития организации в случае реализации протекционистской внешнеторговой политики и снижения зависимости от импортной продукции.

Также стоит отметить, что не представляется возможным рассматривать ЕАЭС со стороны предложенной Ф. Махлупом интеграции факторов производства, которая предполагает мобильность и идеальную взаимозаменяемость, а также того, что все предприятия в своих расчетах будут исходить из теории альтернативных издержек. В качестве подтверждения сказанного нужно исходить из структуры товарооборота между странами ЕАЭС с преобладанием сырьевых товаров и нефтегазовых трансфертов, что в конечном итоге не позволяет говорить о том,

что ЕАЭС является региональным интеграционным объединением, способным к автономному функционированию в случае реализации согласованной протекционистской торговой политики. Именно поэтому применение указанных автором принципов видится не в обеспечении описанной им общей экономической интеграции, а скорее в реализации идеальной взаимозависимости в отдельно взятой области. К таковой относится прежде всего интеграция в сфере транспорта и коммуникации, так как данная сфера является одним из ключевых конкурентных преимуществ обеспечения интеграции, которые есть у стран ЕАЭС.

Однако применение и адаптация этих инструментов для реализации данной концепции требует существенных изменений в национальных и наднациональных институтах ЕАЭС. Необходимо понимать, что главной задачей государственных и любых формальных институтов является корректировка негативных сигналов рынка и усиление позитивных эффектов интеграции, что, в свою очередь, позволяет выделить политическую и институциональную интеграцию наряду с интеграцией капитала, труда и товаров. В случае отсутствия подобных институтов государство обязано создать их, а также упразднить те институты, которые препятствуют интеграции, поскольку интеграционные процессы сами по себе слабы и не могут происходить без поддержки со стороны государства. Определение интеграции такого рода было дано Я. Тинбергеном, где он выделил негативную (упразднение старых институтов) и позитивную (создание новых институтов) интеграцию [7].

Позднее Махлуп дополнил данное определение и расширил значение негативной и позитивной интеграций, где под негативной интеграцией понималось не просто упразднение институтов, препятствующих интеграции, но и также обеспечение государством свободы экономических транзакций. Под позитивной интеграцией

понималось создание новых институтов и наделение их силой принуждения в области развития экономической интеграции. В ЕАЭС в качестве примеров позитивной и негативной интеграций можно привести создание наднациональных органов (позитивная интеграция) и отмену таможенных барьеров (негативная интеграция).

Рассматривая развитие ЕАЭС через призму общей экономической интеграции на примере монетарной интеграции, предложенной Махлупом, можно увидеть ряд фундаментальных проблем в наиболее важных финансово-экономических секторах. В частности, речь идет о применении крупнейшей экономикой ЕАЭС в лице Российской Федерации вплоть до 2014 г. фиксированных обменных курсов с минимально возможными колебаниями вокруг существующего паритета в денежно-кредитной сфере. Автор отмечал, что система фиксированных обменных курсов работает только в том случае, если страны готовы отказаться от автономии в проведении денежно-кредитной политики. Невозможно проводить независимую денежно-кредитную политику (например, в целях поддержания полной занятости, ускорения роста экономики, противодействия свертыванию деловой активности или поддерживать уровень цен на более стабильном уровне по сравнению с ценами за рубежом) и в то же время поддерживать фиксированный обменный курс. Именно поэтому необходимо понимать, что существование фиксированного курса возможно до тех пор, пока государства не будут преследовать иные цели денежно-кредитной политики. Как только государство объявляет новые цели национальной денежно-кредитной политики, система фиксированных курсов перестает работать. Однако даже несмотря на эти доводы, сторонники фиксированных курсов упрямо придерживались своей системы, и для того чтобы избежать или отложить корректировку своих идей, прибегали к ограничению обмена иностранной валюты, контролю за движением

капитала и даже прямо препятствовали торговле.

Для стран Европейского экономического сообщества (ЕЭС) кризис системы фиксированных ставок произошел в 1970-х гг., а что касается России, то кризис, связанный с долгим функционированием и недавней отменой фиксированных ставок, можно будет наблюдать еще долгое время [8]. Таким образом, политика, заявленная как инструмент достижения финансовой интеграции и проведения более глубокой экономической интеграции, в результате оказалась «позитивным» препятствием на пути интеграции – как в странах бывшего ЕЭС, так и в ЕАЭС, отодвигая тем самым общую экономическую интеграцию на долгие годы.

На этом фоне главным и самым важным интересом, связанным с пониманием развития экономической интеграции, является система стадий интеграции, представленная Махлупом на примере монетарной интеграции. Суть данной теории заключается в том, что снятие ограничений означает минимум интеграции, максимумом же является монетарная унификация и скоординированная денежно-кредитная политика. Последнюю довольно сложно реализовать на практике по политическим причинам, а также по причинам, связанным с разными задачами и подходами центральных банков стран к проведению денежно-кредитной политики. Необходимо понимать, что реализация согласованной денежно-кредитной политики в отдельно взятом региональном объединении возможна только в том случае, если страны упразднят свои национальные центральные банки и адаптируют собственную экономику к единой унифицированной валюте, выпускаемой центральным банком объединения.

В случае, если страны не готовы провести реформы в короткий срок, они могут подойти к данному процессу с помощью применения параллельных стандартов. Данные стандарты связаны с циркуляцией на рынках интеграционного объединения одновременно

национальной и региональной валют без привязки к фиксированному обменному курсу и без применения запретов и ограничений к региональной валюте, касающихся платежей и контрактов для внутренних расчетов, а также расчетов за рубежом. Альтернативой в случае несогласия стран с постепенной заменой своей национальной валюты на валюту региональную является поддержание национальной валюты, однако вместе с обязательной отменой всяких ограничений на платежи и финансовые транзакции для региональной валюты.

Несмотря на плюсы данной системы, касающиеся ускорения интеграции в смежных областях (интеграция фискальных институтов и налоговой системы в рамках реформ, связанных с унификацией косвенных налогов), на сегодняшний день не представляется возможным реализовать описанное на практике. В качестве объяснения стоит привести пример, связанный с функционированием ЕЭС и Евросоюза и касающийся монетарной интеграции. Если брать в качестве точки отсчета разработанное в 1972 г. Европейское соглашение о совместном плавании курсов валют, а в качестве завершающего этапа монетарной интеграции считать создание Европейского центрального банка в 1998 г., то можно увидеть, что на монетарную интеграцию у стран ЕЭС/ЕС ушло 26 лет. Именно поэтому главной проблемой, связанной с монетарной интеграцией в ЕАЭС, является время, так как скорость интеграции в ЕАЭС будет определять конкурентоспособность объединения.

Интерес представляет также рассмотрение применения положений о внедрении параллельных стандартов, предложенных Ф. Махлупом применительно к отдельным сферам экономической интеграции в ЕАЭС и России. В частности, речь будет идти о возможности применения параллельных стандартов, касающихся интеграции в сфере транспорта. Степень экономической интеграции любого региона зависит от дешевых и надежных перевозок, так как идея

дешевой логистики и быстрой коммуникации является первичной основой интеграции и фундаментально важным элементом экономической интеграции. Важность данной сферы особо подчеркивается Махлулом в контексте того, что множество теорий экономической интеграции, анализируя эффекты тарифов, не прибегали к упрощениям, связанным с игнорированием транспортных издержек. Некоторые экономисты (в частности, Ф. Бастиа) даже пытались разъяснить эффекты влияния тарифов на цены и производство, приводя иносказательный пример о железной дороге, в котором местным производителям было выгодно создавать непреодолимые барьеры в торговле и тем самым создавать «железную дорогу наоборот»<sup>5</sup>.

Понимание роли транспорта и коммуникаций позволяет перейти к практической части настоящего исследования. Прежде всего необходимо отметить, что развитие транспортной сети ЕАЭС указано в повестке ЕЭК, касающейся наиболее проблемных вопросов развития транспорта, которые представляют наибольший интерес в рамках дорожной карты ЕАЭС<sup>6</sup>:

- интеграция транспортных систем стран – участниц ЕАЭС в мировую транспортную систему;
- эффективное использование транзитного потенциала;
- координация развития транспортной инфраструктуры;
- развитие и обеспечение сохранности транспортной инфраструктуры;
- совершенствование условий для функционирования единого транспортного пространства.

<sup>5</sup> Bastiat F. That Which Is Seen, and That Which Is Not Seen. Book on Demand Ltd, 1850. 148 p.

<sup>6</sup> План мероприятий («Дорожная карта») по реализации основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2018–2020 гг. URL: <https://alta.ru/tamdoc/17ms0003>

Разбор и конкретизация этих пунктов применительно к Российской Федерации как крупнейшей экономики ЕАЭС даст ответ на вопросы, касающиеся целесообразности использования транзитного потенциала в качестве «драйвера» экономической интеграции.

Отметим, что Россия в настоящий момент предпринимает активные действия по организации современных и эффективных транспортных коридоров «Европа – Азия» через свою территорию. Речь идет об организации МТК (международных транспортных коридоров) через территорию России и стран ЕАЭС. Некоторые транспортные коридоры по РФ уже интегрированы в МТК. Так, если говорить о направлении Север – Юг, то российскими частями международного паневропейского транспортного коридора № 9 являются следующие участки:

- граница с Финляндией – Санкт-Петербург – Москва – Киев – порты Украины на Черном море;
- Санкт-Петербург – Псков – Невель – Витебск – Киев – порты Украины на Черном море;
- на направлении Запад – Восток: граница с Белоруссией – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург с последующим выходом на Транссиб к морским дальневосточным портам России в страны Юго-Восточной Азии, где участок до Нижнего Новгорода входит в международный паневропейский транспортный коридор № 2.

Помимо этого стоит уделить особое внимание разработке в рамках транспортного направления Запад – Восток трансграничной автомагистрали «Западная Европа – Западный Китай», которая может стать «фундаментом» Нового Шелкового пути [9].

Из этих примеров видно, что уже сейчас имеется значительный задел для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры для

формирования единого транспортного пространства, что позволяет начать рассмотрение положений, касающихся эффективного использования транзитного потенциала.

В первую очередь необходимо отметить, что, несмотря на имеющиеся успехи в формировании единого транспортного пространства в России и ЕАЭС, существует ряд проблем, которые объективно препятствуют реализации крупных инфраструктурных проектов по развитию транзитного потенциала России и ЕАЭС. Данные проблемы будут проиллюстрированы на примере транспортной инфраструктуры Российской Федерации в рамках МТК. В России все МТК проходят по участкам наиболее загруженных национальных транспортных коридоров, что, в свою очередь, требует комплексного подхода, связанного с модернизацией и расширением транспортной сети.

Функции МТК представлены экспортно-импортными перевозками и обеспечением международного транзита, что имеет ключевое значение для развития транзитного потенциала как такового. На сегодняшний день эффективность использования транзитного потенциала Россией сильно ограничена пропускной способностью имеющийся транспортной сети<sup>7</sup>. Около 1/4 автомагистралей федерального значения работает в режиме перегрузок, что составляет 13 379 км, или 26% от их общей протяженности. Что касается железнодорожного сообщения, то протяженность «узких мест» на сегодняшний день составляет 10%, или около 8,4 тыс. км с перспективой увеличения до 19,2 тыс. км<sup>8</sup>.

Также стоит отметить отсутствие синхронного взаимодействия различных видов транспорта,

<sup>7</sup> Тимофеев А. Развитие транспортной инфраструктуры России: игра на опережение // The Boston Consulting Group. URL: [http://pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/ppp\\_transport\\_sphere.pdf](http://pppi.ru/sites/all/themes/pppi/img/ppp_transport_sphere.pdf)

<sup>8</sup> Рустамзаде М.Н., Фаттахов Р.В. Проблемы развития транспортных коридоров на территории Российской Федерации // Интерактивная наука. 2017. № 3. С. 165–167.

что является причиной неэффективной конкуренции между железнодорожными и автомобильными перевозками. Помимо этого наблюдается отсутствие транспортно-перевалочных узлов (хабов). В качестве примера успешных европейских транспортно-перевалочных узлов можно привести Роттердам и Гамбург, которые включают в себя портовую, железнодорожную и автодорожную инфраструктуры. Следующей проблемой, препятствующей развитию транзита в России, является недостаточный объем финансирования транспортной инфраструктуры. На текущий момент он не превышает 1,1 трлн руб., что составляет 1,13% от ВВП. К 2020 г., согласно проекту федерального бюджета на 2018–2020 гг., финансирование транспортной инфраструктуры составит 907,2 млрд руб., или 0,8% от ВВП. Не лучшим образом обстоит ситуация с объемом и структурой рынка транспортной инфраструктуры. Динамика объема рынка транспортной инфраструктуры в России в 2008–2016 гг. была следующей: 2008 г. – 566,5 млрд руб. (без НДС); 2009 – 594,4; 2010 – 591,8; 2012 – 660,1; 2013 – 654; 2014 – 648,8; 2015 – 623,8; 2016 г. – 594,5 млрд руб. (без НДС). Согласно приведенным данным, падение рынка с 2012 по 2015 г. составило в среднем 10%.

Согласно данным, представленным в табл. 1, основная доля финансирования приходится на строительство и реконструкцию автомобильных дорог – зачастую в ущерб другим видам транспорта. Следует учитывать, что вместе с основной долей государственного финансирования автомобильных дорог идет активное привлечение частных инвестиций. В то же время на железнодорожном транспорте частные инвестиции практически отсутствуют. Единственным исключением являются инвестиции государственных нефтегазовых компаний (в частности, ПАО «Газпром»), чьи затраты на строительство железной дороги на Ямале составили около 130 млрд руб. Все это в совокупности не позволяет эффективно использовать транзитный потенциал Российской Федерации.



Далее речь пойдет о координации развития транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что достижение ее сбалансированного развития уже 10 лет является одной из основных целей транспортной политики России и ее партнеров. Однако эта цель так и не была полностью достигнута, что можно увидеть на примере структуры рынка транспортной инфраструктуры РФ, где основное финансирование направлено преимущественно на строительство и реконструкцию автодорог. Заметим, что объемы финансирования автодорог сами по себе ничего не говорят о качестве проделанной работы, о чем свидетельствует превышение пропускной способности автодорог в Российской Федерации и отсутствие координации с другими видами транспорта ввиду отсутствия специализированных перевалочных узлов. Все эти проблемы ставят под угрозу развитие и сохранность инфраструктуры автомобильных дорог при актуальной потребности увеличения грузооборота с развитием МТК.

Если говорить о развитии и обеспечении сохранности инфраструктуры автомобильных дорог, то будет целесообразно сравнить объем перевозок России и Китая в рамках реализации проекта «Западная Европа – Западный Китай» для того чтобы получить представление о развитии транспортной сети в целом и о ее пропускной способности в частности (табл. 2, 3).

Как следует из приведенных данных, развития объема перевозок практически нет; ситуация с грузооборотом складывается несколько лучшим образом за счет развития МТК и перевозки грузов в международных сообщениях. Однако увеличение грузооборота является также и негативным фактором, связанным с постепенно возрастающей нагрузкой на транспортную сеть и, в частности, автомагистрали, поскольку 67% от общего объема перевозок приходится на автомобильный транспорт. Согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России на

2010–2019 гг.», к 2020 г. количество дорог, работающих в режиме перегрузки, вырастет до 17 326 км, или 35,4% от их общей протяженности. Эти данные необходимо учитывать при проектировании МТК и привлечении инвестиций.

Очевидно сильное отставание Российской Федерации от КНР в развитии транспортной инфраструктуры. Учитывая, что МТК «Западная Европа – Западный Китай» связан с перераспределением грузопотоков, показатель перегрузки в 35,4% не является конечным показателем. Запуск российского участка проекта «Западная Европа – Западный Китай» значительно увеличит нагрузку на транспортную инфраструктуру. Из этого можно сделать вывод, что в условиях недостаточной развитости транспортной инфраструктуры сооружение хабов и грузовых узлов становится критически важным для координированной работы транспорта и уменьшения нагрузки на автомагистрали. Далее рассмотрим вопрос совершенствования условий для функционирования единого транспортного пространства.

Наличие грузовых узлов является важной составляющей развития транзитного потенциала и единой транспортной инфраструктуры в России и ЕАЭС. Именно поэтому нами предлагается рассмотреть зарубежный опыт развития дорожно-транспортной сети на примере Китая.

Государственное регулирование и планирование в области логистики в КНР вышло на совершенно новый уровень. Так, начиная с 2013 г. Государственным советом КНР, министерством транспорта и другими административными институтами был принят ряд мер, касающихся модернизации существующей и создания качественно новой транспортно-логистической инфраструктуры. В процессе реализации предложенных мер налог на прибыль организации был заменен налогом на добавленную стоимость (НДС), были созданы логистические информационные платформы и системы контроля над крупногабаритным транспортом,

у которого имелись нарушения по техническим регламентам. Следует отметить инициативу Государственного совета КНР, связанную с продвижением программы «Интернет + эффективная логистика», которая включает в себя разработку программного обеспечения и создание единой межрегиональной информационной логистической платформы, основанной на использовании информации о спросе и предложениях для переориентации товарных потоков.

Наибольший интерес представляет план на 13 пятилетку, подготовленный министерством транспорта КНР, касающийся создания грузовых узлов или логистических парков, что особенно актуально в условиях формирования международных МТК и требует имплементации новых формальных правил и норм. Иными словами, проекты, указанные в дорожной карте развития транспортной сети ЕАЭС, обязаны содержать конкретные положения, связанные с унификацией национальных и наднациональных правил и норм в рамках функционирования трансграничных автомагистралей, являющихся МТК.

В рамках программы развития цифровой экономики в России целесообразным является решение вопроса о разработке программного обеспечения и стандартов для оперирования грузовыми узлами на основе транспортной системы с активным использованием седельных автомобильных автопоездов Drop and Pull Transport System. В качестве примера функционирования и преимуществ подобной системы можно опять-таки привести опыт КНР. В марте 2011 г. министерство транспорта КНР начало имплементацию технических стандартов автомагистралей (JT/T 789-2010) для седельных автопоездов массой не более 49 т, что стало фундаментом создания грузовых узлов для автомобильного транспорта в Китае. В дальнейшем эта идея нашла свое воплощение в создании логистических парков КНР и сопутствующего программного обеспечения [10]. В дальнейшем министерство транспорта КНР запустило 209 пилотных проектов, связанных с

использование этой системы. Согласно данным информационного агентства «Синьхуа», для реализации указанных проектов было привлечено 27 млрд юаней, или 4 млрд долл. США частных инвестиций. Помимо этого на 210 000 т был снижен расход топлива, что позволило сэкономить около 30 млрд юаней (4,5 млрд долл. США) на расходы связанные с логистикой [11].

Конечно, вопросы, связанные с имплементацией подобных разработок, имеют ряд проблем и спорных моментов. В данном случае необходимо отметить не полностью сформированную институциональную базу экономической интеграции и трансграничной торговли. А если говорить о развитии российско-китайского железнодорожного коридора, то отмечается низкая эффективность работы таможенных, карантинных и иммиграционных служб на пунктах пропуска на китайско-российской границе<sup>9</sup>.

Еще раз стоит обратить внимание на проблему интеграции стран ЕАЭС и России в глобальные цепочки добавленной стоимости [12]. Проблемы, связанные с недостаточным объемом финансирования в транспортную инфраструктуру, низкий объем частных и государственных проектов в сфере инфраструктуры и несбалансированное развитие транспортной системы, образуют замкнутый круг, в котором низкая эффективность и производительность негативно сказываются на росте экономики, а также на спросе на услуги транспортного сектора. В результате низкие темпы роста и маргинальность приводят к снижению инвестиционной привлекательности транспортного сектора, что порождает недостаток инвестиций, который еще больше увеличивает отставание в производстве [13].

Указанные проблемы вынуждают государство прибегать к концессионным соглашениям в развитии собственной инфраструктуры, которые невыгодны для государства в

<sup>9</sup> Чэнь Лэй, Королёва Д.О. Российско-китайский железнодорожный коридор: пути развития и актуальные проблемы // Экономика. Право. Менеджмент: современные проблемы и тенденции развития. 2016. № 12. С. 7.

долгосрочном периоде, так как концессионер в первую очередь руководствуется максимизацией прибыли от эксплуатации объекта. Это ведет к быстрому износу основных производственных фондов, росту расходов государства на их восстановление и обновление. Помимо этого, концессионер не обеспечивает эффективной эксплуатации транспортной инфраструктуры по причине своего монопольного положения и отсутствия мотивации.

Впрочем, несмотря на имеющиеся препятствия, у России есть хороший задел по развитию транзитного потенциала. В первую очередь это увеличение эффективности МТК путем создания специализированных хабов в рамках крупных инфраструктурных проектов, таких как «Западная Европа – Западный Китай», что будет способствовать формированию единого транспортного пространства на территории ЕАЭС.

**Таблица 1**

**Структура рынка транспортной инфраструктуры в России в 2015 г.**

**Table 1**

**The structure of the Russian transport infrastructure market, 2015**

Тип транспортной инфраструктуры	Затраты, млрд руб. (без НДС)	Доля, %
Автомобильные дороги	438,5	74
Железные дороги	36,5	6
Аэропорты	76,5	13
Порты и прибрежная инфраструктура	43	7
<b>Итого...</b>	<b>594,5</b>	<b>100</b>

Источник: отчеты PMR, отчет EMBS Group

Source: PMR reports, EMBS Group report

**Таблица 2**

**Ежегодные национальные перевозки, грузооборот и темпы роста в Российской Федерации, 2000–2016 гг.**

**Table 2**

**Annual nationwide freight shipment volume, freight turnover and growth rate in the Russian Federation, 2000–2016**

Год	Перевозки		Грузооборот	
	Объем, млрд т	Темпы роста, %	Тоннаж, трлн т/км	Темпы роста, %
2000	7,9	–	3,63	–
2010	7,75	–1,2	4,75	23
2014	8	3,1	5,08	6
2015	7,58	–5,25	5,09	0,2
2016	7,69	0,1	5,18	1,7

Источник: Росстат

Source: The Federal State Statistics Service data

**Таблица 3****Ежегодные национальные перевозки, грузооборот и темпы роста в Китае, 2006–2016 гг.****Table 3****Annual nationwide freight shipment volume, freight turnover and growth rate in China, 2006–2016**

Год	Перевозки		Грузооборот	
	Объем, млрд т	Темпы роста, %	Объем, млрд т	Темпы роста, %
2006	20,37	9,4	8,88	10,7
2007	22,76	11,7	10,14	14,2
2008	25,86	13,6	11,03	8,8
2009	28,25	9,2	12,21	10,7
2010	32,42	14,7	14,18	16,1
2011	36,97	14,1	15,93	12,3
2012	41	10,9	17,38	9,1
2013	40,99	–	16,8	–3,34
2014	41,67	17	18,17	8,2
2015	41,76	0,2	17,84	–1,8
2016	44,04	5,5	18,53	3,9

Источник: Национальное бюро статистики КНР

Source: National Bureau of Statistics of China

**Список литературы**

1. *Кнобель А.Ю.* Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия // *Вопросы экономики*. 2015. № 3. С. 87–108.
2. *Вьюнов В.Н., Ноздрин Е.Е., Князев П.А. и др.* Проблемы рынка лекарственных средств в РФ и процесс формирования Единого рынка Лекарств в рамках ЕАЭС // *Молодой ученый*. 2017. № 18. С. 136–139.
3. *Тимченко А.В.* Институционализация государственной политики обеспечения транспортной безопасности как форма интеграции система государственной транспортной политики // *Политическая наука*. 2017. № 5. С. 124–136.
4. *Филимонов А.Е.* Внешние шоки и внутренние проблемы: есть ли путь к светлому будущему? // *Банковское дело*. 2014. № 4. С. 15–17.
5. *Перская В.В.* Free Trade или Протекционизм определяют будущее региональных экономических объединений // *Международная торговля и торговая политика*. 2017. № 3. С. 23–42. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/free-trade-ili-proteksionizm-opredelyat-budushee-regionalnyh-ekonomicheskikh-obedineniy>
6. *Machlup F.* A History of Thought on Economic Integration. Palgrave Macmillan UK, 1977, 323 p.
7. *Tinbergen J.* International Economic Integration. Elsevier, 1965, 142 p.
8. *Тянутова Т.В., Дорожкина Н.И.* К вопросу об альтернативных режимах валютного курса и их влиянии на банковскую систему страны // *Социально-экономические явления и процессы*. 2017. № 4. С. 66–71. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/k-voprosu-ob-alternativnyh-rezhimah-valyutnogo-kursa-i-ih-vliyanii-na-bankovskuyu-sistemu-strany>
9. *Huang Y.* Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment. *China Economic Review*, 2016, vol. 40, pp. 314–321. URL: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>

10. Juntao Li, Yingying Geng, Liwei Zhang. A Study of Drop and Pull Transport System Based on Whole Process Management. *Journal of Logistics, Informatics and Service Science*, 2014, vol. 1, no. 2, pp. 10–21.
11. Jian-hua Xiao, Shao-ju Lee, Bing-lian Liu, Jun Liu (Eds). *Contemporary Logistics in China: Collaboration and Reciprocation*. Springer Nature Singapore Ltd., 2018, 220 p.  
URL: <https://doi.org/10.1007/978-981-13-0071-4>
12. Островская Е.Я., Мануйлов И.А. ЕАЭС в глобальных цепочках стоимости: ограничения и возможности // *Международная торговля и торговая политика*. 2016. № 2. С. 74–85.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/eaes-v-globalnyh-tsepochkah-stoimosti-ogranicheniya-i-vozmozhnosti-uchastiya>
13. Модернизация механизмов развития экономики России / под ред. А.Н. Сухарева. Тверь: Изд-во Тверского гос. ун-та, 2016. 116 с.

### **Информация о конфликте интересов**

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

## INSTITUTIONAL PRINCIPLES FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSIT POTENTIAL AND ECONOMIC INTEGRATION IN THE EAEU

Il'ya V. MEDVEDEV

Tver State University (TSU), Tver, Russian Federation  
ilya13092@yandex.ru  
ORCID: not available

### Article history:

Received 18 September 2018  
Received in revised form  
11 October 2018  
Accepted 29 October 2018  
Available online  
16 January 2019

**JEL classification:** B25, B52,  
F15, K20

**Keywords:** EAEU, transit potential, institutional principles, international transport corridor, transport infrastructure

### Abstract

**Subject** The article discusses the transit potential of Russia as part of the EAEU with evidence from major infrastructure projects.

**Objectives** The research studies the role of the transit potential of Russia and EAEU in creating and modernizing international transport corridors.

**Methods** The research involves principles of systems analysis and formal logic.

**Results** I scrutinized the current development of economic integration in Russia and EAEU countries and analyzed how the cross-border trade influences the overall economic integration. Illustrating the case of Russia, I identified impediments to the transit potential of the EAEU countries as part of international transport corridors. The article reviews China's experience in creating transportation and trans-shipment hubs to coordinate cargo flows and apply the results to international transport corridors of Russia in line with the existing specifics.

**Conclusions and Relevance** Although substantial research into the transit potential development of Russia and the EAEU countries has been conducted, there are still some challenging issues to be resolved in order to develop the transport infrastructure. Russia lacks investment in transport infrastructure, scarce private and public-private projects in this sector, and sees the unbalanced development of the transportation system. These obstacles prevent the effective development of international transport corridors and form the uniform transport space of the EAEU. It is necessary to create transportation and trans-shipment hubs as part of projects for international transportation corridors to ensure the smooth development of the uniform transportation system in Russia and the EAEU.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2018

**Please cite this article as:** Medvedev I.V. Institutional Principles for the Development of Transit Potential and Economic Integration in the EAEU. *National Interests: Priorities and Security*, 2019, vol. 15, iss. 1, pp. 153–167.  
<https://doi.org/10.24891/ni.15.1.153>

### References

1. Knobel' A.Yu. [Eurasian Economic Union: Prospects and challenges for development]. *Voprosy Ekonomiki*, 2015, no. 3, pp. 87–108. (In Russ.)
2. V'yunov V.N., Nozdrina E.E., Knyazev P.A. et al. [Challenges of the pharmaceutical market of the Russian Federation and the formation of the single market of medicines in the EAEU]. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*, 2017, no. 18, pp. 136–139. (In Russ.)
3. Timchenko A.V. [Institutionalization of the State policy of transportation security as the form of integration of the system of State transportation policy]. *Politicheskaya nauka = Political Science (RU)*, 2017, no. 5, pp. 124–136. (In Russ.)
4. Filimovov A.E. [External shocks and internal problems: Is there any way to the good future?]. *Bankovskoe delo = Banking*, 2014, no. 4, pp. 15–17. (In Russ.)

5. Perskaya V.V. [Free trade or protectionism will define the future of regional economic associations]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika = International Trade and Trade Policy*, 2017, no. 3, pp. 23–42. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/free-trade-ili-protseksionizm-opredelyat-budushee-regionalnyh-ekonomicheskikh-obedineniy> (In Russ.)
6. Machlup F. *A History of Thought on Economic Integration*. Palgrave Macmillan UK, 1977, 323 p.
7. Tinbergen J. *International Economic Integration*. Elsevier, 1965, 142 p.
8. Tyanutova T.V., Dorozhkina N.I. [To the issue about the alternative modes of the exchange rate and their influence on the banking system of the country]. *Sotsial'no-ekonomicheskie yavleniya i protsessy = Social and Economic Phenomena and Processes*, 2017, no. 4, pp. 66–71. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/k-voprosu-ob-alternativnyh-rezhimah-valyutnogo-kursa-i-ih-vliyanii-na-bankovskuyu-sistemu-strany> (In Russ.)
9. Huang Y. Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment. *China Economic Review*, 2016, vol. 40, pp. 314–321. URL: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>
10. Juntao Li, Yingying Geng, Liwei Zhang. A Study of Drop and Pull Transport System Based on Whole Process Management. *Journal of Logistics, Informatics and Service Science*, 2014, vol. 1, no. 2, pp. 10–21.
11. Jian-hua Xiao, Shao-ju Lee, Bing-lian Liu, Jun Liu (Eds). *Contemporary Logistics in China: Collaboration and Reciprocation*. Springer Nature Singapore Ltd., 2018, 220 p. URL: <https://doi.org/10.1007/978-981-13-0071-4>
12. Ostrovskaya E. Ya., Manuilov I.A. [EEU in global value chains: Limits and paths to insertion]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika = International Trade and Trade Policy*, 2016, no. 2, pp. 74–85. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/eaes-v-globalnyh-tsepkah-stoimosti-ogranicheniya-i-vozmozhnosti-uchastiya> (In Russ.)
13. *Modernizatsiya mekhanizmov razvitiya ekonomiki Rossii* [Modernization of Russia's economic development mechanisms]. Tver, Tver State University Publ., 2016, 116 p.

### **Conflict-of-interest notification**

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.