

БЕЛОРУССКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Belarusian Economic Journal

- ▶ **Экономика Беларуси**
Belarus's Economy
- ▶ **Интеграция в ЕАЭС**
Integration in EAEU
- ▶ **Финансы и банки**
Finance and Banks
- ▶ **Экономическая безопасность**
Economic Security
- ▶ **Цифровая экономика**
Digital Economics
- ▶ **Предпринимательство**
Entrepreneurship

3

2018

БЕЛОРУССКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Ежеквартальный научно-практический журнал

Издается с 1997 г.

№ 3 • 2018

Главный редактор

В.Н. Шимов

Редакционная коллегия

Александрович Я.М., Богданович А.В., Бондарь А.В.,
Буховец О.Г., Быков А.А. (зам. главного редактора), Ванкевич Е.В.,
Воробьев В.А., Галов А.Ф., Гусаков В.Г., Киреева Е.Ф., Ковалев М.М.,
Коленчиц Ю.В. (отв. секретарь), Лузгин Н.В., Маманович П.А.,
Мясникович М.В., Неверов А.В., Никитенко П.Г., Полецук И.И.,
Фатеев В.С., Читая Г.О., Шапиро С.Б., Шимова О.С., Шмарловская Г.А.,
Ясинский Ю.М., Яшева Г.А.

Международный совет журнала

Байер К. (Германия), Геец В.М. (Украина), Глазьев С.Ю. (Россия),
Гринберг Р.С. (Россия), Дюбуа П.-Л. (Франция), Карните Р. (Латвия),
Колодко Г. (Польша), Коседовский В. (Польша), Максимцев И.А. (Россия),
Мамедов З.Ф. (Азербайджан), Силин Я.П. (Россия), Тамаш П. (Венгрия)

Учредители

Белорусский государственный экономический университет
Национальный банк Республики Беларусь
Министерство экономики Республики Беларусь
Научно-исследовательский экономический
институт Министерства экономики Республики Беларусь

Минск

Belarus's Economy

Rudy K., Bobrovich V., Lashuk I., Urban D. «Middle-income trap»: interdisciplinary assessment of way out for Belarus 4

Yarashevich V. Belarusian industry in the context of global and regional trends 19

Integration in EAEU

Vardomskiy L. Eurasian integration and transit 30

Finance and Banks

Ulasenka M. Contingency of monetary policy and macroprudential regulation: a theoretical analysis and experience of Belarus 43

Kondratov D. U.S. dollar and euro within the world monetary-financial system and prospects of its development 60

Economic Security

Maibarada T. Credibility to economic policy as a factor of economic security 87

Pilipuk A. Modern economics of nutrition: state, trends and directions of development 96

Digital Economics

Bohdan N. Innovations and human resources for digital economy development 110

Economic Methodology

Kristinevich S. Typology of institutional interventions in the context of power redistribution processes 124

Regional Economics

Ryabokon V. Territorial communities as basis for Ukrainian village development 136

Entrepreneurship

Matsias U. Overseas experience of small and medium-sized enterprises' development and lending in the context of crisis 143

Экономика Беларуси

Рудый К.В., Бобрович В.В., Лашук И.В., Урбан Д.О. «Ловушка среднего дохода»: междисциплинарная оценка выхода для Беларуси 4

Ярошевич В.И. Белорусская промышленность в свете общемировых и региональных тенденций 19

Интеграция в ЕАЭС

Вардомский Л.Б. Евразийская интеграция и транзит 30

Финансы и банки

Власенко М.Н. Сопряженность монетарной политики и макропруденциального регулирования: теоретический анализ и опыт Беларуси 43

Кондратов Д.И. Доллар США и евро в мировой валютно-финансовой системе и перспективы ее развития 60

Экономическая безопасность

Майборода Т.Л. Доверие к экономической политике как фактор экономической безопасности 87

Пилипук А.В. Современная экономика питания: состояние, тенденции и направления развития 96

Цифровая экономика

Богдан Н.И. Инновации и человеческие ресурсы для развития цифровой экономики 110

Экономическая методология

Кристиневич С.А. Типология институциональных интервенций в контексте силовых перераспределительных процессов 124

Региональная экономика

Рябокоть В.П. Территориальные общины – основа развития украинского села 136

Предпринимательство

Матяс В.А. Зарубежный опыт развития и кредитования малого и среднего бизнеса в кризисных условиях 143

ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И ТРАНЗИТ*

Л.Б. Вардомский**

Анализируются вопросы развития транзитных сообщений стран ЕАЭС. Реализованные в ряде стран Союза транспортные проекты были нацелены как на уменьшение транзитной зависимости от соседей, так и на увеличение транзитного потенциала. В последние годы быстро растет значение железнодорожных транспортных коридоров стран ЕАЭС для трансконтинентального транзита. Спрос КНР и ЕС на взаимные сухопутные перевозки стимулирует интеграцию транспорта стран ЕАЭС, улучшает логистику взаимных торгово-экономических связей. В совокупности это создает предпосылки для формирования транспортного партнерства стран Евразии, которое может стать шагом в направлении создания «Большой Евразии».

Ключевые слова: страны ЕАЭС, евразийская интеграция, соседство, транзитный потенциал, транзитная зависимость, транспортные проекты, трансконтинентальный транзит, евразийское транспортное партнерство.

JEL-классификация: F02, F52, H54, L92.

Материал поступил 10.08.2018 г.

В результате трансформации постсоветского пространства принципиально изменились структура экономики и условия развития составляющих его государств. Произошедшие на нем геополитические, рыночные, этнокультурные и структурно-экономические преобразования создали новую реальность, на основе которой формируются национальные экономические и политические интересы, представления о перспективах развития и роли в нем взаимного сотрудничества¹.

Сегодня постсоветское пространство сильно разъединено, его отдельные страны движутся по разным траекториям развития, но оно все же сохраняет некие признаки «остаточной идентичности», позволяющие выделить его как особый международный регион. Это не только довольно тесные экономические, социальные и культурные связи, но и активное противоборство на этом

пространстве глобальных и региональных центров силы.

Под влиянием национальных интересов и интересов третьих стран постсоветское пространство оказалось ареной довольно активных процессов регионализации. На нем сегодня действуют СНГ, ЕАЭС, Союзное государство Беларуси и России, большинство стран Центральной Азии вместе с РФ и КНР участвуют в ШОС, страны запада постсоветского пространства участвуют в Восточном партнерстве ЕС, а три из них, Грузия, Молдова и Украина, реализуют соглашения об ассоциации и всеобъемлющей и углубленной ЗСТ с ЕС.

Произошедшие геополитические и рыночные преобразования и их современные тренды порождают вопрос о том, как постсоветское пространство будет изменяться в дальнейшем. Некоторые идеи в этом отношении высказал Я. Лисоволик (2017). Полагаю, что определенные подсказки о грядущих изменениях содержат произошедшие и происходящие изменения в транзитных функциях транспорта стран ЕАЭС.

¹ Лукьянов Ф. 2017. Трансформация постсоветского пространства. РСМД. URL: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/transformatiya-postsovetского-prostranstva/>

* Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 18-010-00401 «Социальные стимулы и барьеры межгосударственной интеграции (европейский и постсоветский опыт)».

** Вардомский Леонид Борисович (wardom@yandex.ru), доктор экономических наук, заведующий Центром постсоветских исследований Института экономики РАН (г. Москва, Россия).

Геополитические и рыночные преобразования стали причиной серьезных изменений в структуре экономики новых государств, в том числе и на транспорте. Модернизация национальных транспортных сетей, адекватных требованиям укрепления национального суверенитета, интеграционным приоритетам и приоритетам в международном экономическом сотрудничестве, стала одной из главных задач развития новых государств. Если соглашения о региональном сотрудничестве формируют необходимые институциональные предпосылки для экономической интеграции стран-участниц, то развитие транспортной инфраструктуры создает необходимые условия для физической связанности интегрирующегося пространства (Зевин, 2013).

Важным фактором модернизации транспорта стал транзит, под которым понимаются перевозки по коммуникациям страны между пунктами отправления и назначения, находящимися за ее пределами. При этом транзитное сообщение через ту или иную страну выступает отдельным звеном движения грузов или пассажиров от места отправления к месту назначения (Patryn, 1967). Все страны мира сегодня прибегают к импорту транзитных услуг в ходе развития внешне-торговых связей и одновременно выступают в качестве их экспортеров. Но баланс этих услуг у стран сильно различается. Страны, у которых сальдо транзитных услуг устойчиво отрицательно, можно назвать транзитозависимыми, а страны с устойчиво положительным сальдо – странами-транзитерами. Транзитная значимость и транзитная зависимость стран – отражение их положения в рассматриваемой пространственной системе государств и их внешне-торговых связей.

Число международных транзитных сообщений зависит от численности государств. Современный мир разделен 600 межгосударственными границами (в 1820 г. их было 75, в 1900 – 104, в 1950 г. – 200) (Zoellick, 2009. P. 12), которые определяют неизбежность международного транзита. На географию мировых транзитных перевозок большое влияние оказал распад СССР, в результате которого возникли 15 новых государств и 24 новые государственные границы.

В статье рассматриваются вопросы международных грузовых транзитных перевозок стран ЕАЭС в рамках евразийской интеграции и в более широком международном контексте. В связи с этим автор сосредоточил свое внимание на железнодорожном и трубопроводном транспорте, обеспечивающем протяженные евразийские экономические связи.

Фактор соседства и транзитный потенциал стран ЕАЭС

С распадом СССР возросла взаимная транзитная зависимость новых государств, что было обусловлено особенностями взаимоположения бывших союзных республик и унаследованной от советского периода транспортной сети. Новые государственные границы легли на транспортную сеть, которая формировалась в условиях командно-административной экономики, но при «плановой открытости» в рамках социалистической экономической интеграции. Большая часть пространства, занимавшегося в прошлом СССР, находится в глубине Евразийского материка и слабо освоена в транспортном отношении, что сдерживает ее экономическое развитие (Zoellick, 2009). При этом постсоветские государства в большинстве случаев имели весьма ограниченные прямые транспортные контакты с соседними странами «дальнего и ближнего зарубежья» и в изменившихся геополитических условиях должны были сообщаться с ними путем транзита через бывшие союзные республики.

Одновременно у некоторых из них заметно увеличился транзитный потенциал, понимаемый как совокупность предпосылок роста внешнего спроса на провоз иностранных товаров по национальным коммуникациям. Транзитный потенциал страны зависит от ряда внешних и внутренних факторов (Ивуть, Зубрицкий, Зиневич, 2015. С. 20). К первым относятся внешнее соседство (число соседей, уровень их развития и размер экономики), динамика внешне-торговых связей между странами, которых разделяет страна-транзитер, политические и экономические отношения стран-соседей и страны-транзитера и связанные с этим риски транзита, наличие аль-

тернативных вариантов транспортировки внешнеторговых грузов. К внутренним факторам относятся качество транспортных и логистических услуг страны-транзитера и их конкурентоспособность на фоне альтернативных вариантов, тарифные и таможенные условия транзита, уровень безопасности перевозок.

Зависимость страны от транзита определяется ее положением относительно тех стран, в которых она получает основные доходы от экспорта товаров и услуг, и возможностями прямого транспортного сообщения с ними. Справедливая цена транзита зависит от наличия альтернативных вариантов сообщения с этими внешними рынками. При их отсутствии транзит перестает быть только разновидностью транспортной операции, поскольку со стороны транзитера превращается в средство либо политического давления, либо получения дополнительного дохода от своего монопольного положения. Этот доход возникает в результате как повышения транзитных тарифов, так и комиссии стран-транзитеров за исполнение торгово-посреднических функций для зависимых от них в транзитном отношении стран.

Потенциальный спрос на транзитные перевозки через пространство ЕАЭС обусловлен динамикой взаимных торговых связей ее соседей на западе, юге и востоке Евразии. В этом спросе ведущую роль играет соседство с крупнейшими центрами мировой экономики и торговли: ЕС и КНР – главными торговыми партнерами стран Союза.

Страны ЕАЭС четко делятся на две группы: Беларусь, Казахстан и РФ, располагающие большим транзитным потенциалом, и Армения и Кыргызстан, находящиеся в стороне от главных европейских и евразийских коммуникаций. Это определенным образом влияет на экономическое развитие стран Союза, взаимную интеграцию и сотрудничество в рамках других региональных интеграционных проектов.

Наибольшее количество прямых сухопутных стран-соседей имеет РФ – 14, в том числе 8 постсоветских, Беларусь и Казахстан по 5 (4), Кыргызстан – 4 (3) и Армения – 4 (2). Для доставки груза из России в Кыргызстан требуется пересечь террито-

рию Казахстана. Еще более сложный путь пройдет груз из Армении в Кыргызстан. В связи с этим объемы торговли между постсоветскими странами, требующие транзитных перевозок, в большинстве случаев невелики. В рамках ЕАЭС из 10 пар возможных торгово-транспортных связей только у 3 пар (Беларусь – Россия, Россия – Казахстан и Казахстан – Кыргызстан) возможно прямое сообщение. Армения не имеет прямого сообщения ни с одним из партнеров по ЕАЭС. Из всего объема взаимной торговли стран Союза в 2017 г. в 54,2 млрд долл. 59,4% приходилось на торговлю между Россией и Беларусью, 31,0% – на торговлю России и Казахстана, 1,5% – на торговлю между Казахстаном и Кыргызстаном. На торговлю, требующую транзитных перевозок, пришлось всего около 8% взаимной торговли². Таким образом, структура взаимных торговых связей стран ЕАЭС обусловлена, с одной стороны, их сфокусированностью на Россию, с другой – соседством. В этих условиях транзит, обусловленный взаимной торговлей, не является отражением связанности пространства евразийской интеграции. Но он играет важную роль как интегрирующий фактор в торговых связях ЕАЭС с третьими странами, в том числе с другими постсоветскими странами, а также в обслуживании торговли третьих стран через транспортные сети стран Союза.

Среди рассматриваемых стран наиболее разнообразными, действующими и потенциальными транзитными маршрутами располагает Россия. В основе ее транзитного потенциала – соседство с ЕС, а также с Беларусью и Украиной – на западе, Китаем, Монголией, Японией и Южной Кореей – на востоке, странами Центральной Азии – на юге, выход к морям трех океанов. Всего на соседей, с которыми Российская Федерация связана сухопутными коммуникациями, приходится более половины мировой торговли и более 2/5 мирового ВВП.

Для ряда направлений Россия выступает главным транзитером, прежде всего для

² Об итогах внешней и взаимной торговли товарами ЕАЭС. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/express/December2017.pdf

стран Центральной Азии в их связях с ЕС, Беларусью и Украиной. Но на большинстве направлений Россия должна конкурировать за транзитные грузопотоки. Здесь сказывается закономерность, чем длиннее транзитный маршрут, тем сильнее конкуренция других вариантов сообщения. Для самой России высока транзитная зависимость от соседних Беларуси, Казахстана, Украины, стран Балтии, а также Грузии – единственного реального варианта грузовых сообщений с Арменией.

Россия является крупнейшим потребителем транзитных услуг, оказываемых ее соседями, позволяя им получать значительный доход. Наиболее крупные экспортеры транзитных услуг для России – Беларусь и Украина.

Транзитный потенциал Казахстана определяется внутриматериковым положением между Россией, Китаем, прикаспийскими странами и странами Центральной Азии. Рост взаимных торговых связей его соседей, а также их торговли с ЕС обуславливает динамичный рост транзитных перевозок через эту страну. В свою очередь, Казахстан сильно зависит от транзитных перевозок через Россию в сообщении с ЕС, Украиной и Беларусью, а также через Азербайджан и Грузию в сообщении с Турцией и другими средиземноморскими странами. Казахстан – вторая после России страна по величине спроса на перевозки по коммуникациям стран – партнеров по ЕАЭС и СНГ. Причем наибольший объем транзита Казахстан осуществляет через Россию.

Транзитный потенциал Беларуси обусловлен ее положением на западе пространства ЕАЭС, на границе со странами ЕС, поскольку основной объем транзита обусловлен торговыми связями России, Казахстана и других постсоветских государств со странами ЕС и России с Калининградской областью. В современных условиях выросло значение страны для торговых связей стран Балтии и Украины, а также России и Украины. Транзитный пробег по территории страны не превышает 600 км, но по объему транзитных грузов, перевозимых ее железнодорожным и автомобильным транспортом, Беларусь превосходит все другие постсоветские страны. В то же вре-

мя Беларусь сильно зависит от России в торговле со странами Центральной Азии и Азербайджаном, от Польши и стран Балтии в торговле с ЕС и третьими странами.

Армения граничит с четырьмя странами, две из которых, Азербайджан и Турция, участвуют в ее транспортной блокаде. Транзитные перевозки Армении связаны с торговлей Ирана с Грузией и странами Южной Европы. Но у Ирана есть возможность торговли с Европой через Азербайджан, Грузию, Турцию, Россию, а также по морю. Безальтернативность транспортной коммуникации Армении с главными торговыми партнерами делает ее крайне уязвимой в экономическом и геополитическом плане.

В условиях существующей транспортной сети транзитный потенциал Кыргызстана, у которого четыре соседа, крайне ограничен. Но из-за горного рельефа и слабо развитой транспортной сети он фактически находится в транспортном тупике. Во внешних сообщениях страна сильно зависит от транзита через Казахстан, Узбекистан и Россию.

Среди возможных направлений транзитного сообщения по транспортной сети стран ЕАЭС преобладают потоки широтной ориентации. Специфика положения Союза между ЕС и КНР, а также взаимоположения стран-участниц обуславливает рост транзитного потенциала при согласованной транспортной и таможенной политике Беларуси, Казахстана и России, а также и других постсоветских стран, поскольку через них проходят трансконтинентальные транспортные коридоры. В 2013 г. транзитный потенциал ЕАЭС оценивался в 220 млн т и предполагалось, что к 2020 г., благодаря мерам национальной транспортной политики и евразийским интеграционным процессам, он удвоится (Ивуть, Зубрицкий, Зиневич, 2015. С. 25). Но с того времени ситуация в международной торговле, в том числе и на постсоветском пространстве, серьезно изменилась, и сегодня этот прогноз выглядит слишком оптимистичным.

Во всех постсоветских странах в транспортной политике отчетливо проявлялось стремление уменьшить свою транзитную

зависимость от соседей, что вытекало из логики укрепления государственного суверенитета. Одновременно страны пытались сделать свои транспортные системы более привлекательными для международного транзита с целью получения дополнительного дохода от экспорта транспортных услуг. Оказание транзитных услуг – значительный источник доходов для транспортных и логистических компаний, бюджетов разного уровня, но еще выше эффект от мультипликативного влияния на различные отрасли национальной экономики. С транзитом тесно связана деятельность таможенного, страхового, складского, топливно-энергетического производства и обслуживания транспортной и складской техники и других сопряженных секторов экономики. Транзитные функции национальных коммуникаций выступают немаловажным фактором развития прилегающих к ним регионов и городов, повышая их инвестиционную привлекательность и государства в целом.

Стремление уменьшить свою транзитную зависимость от соседей и одновременно повысить транзитную привлекательность проявлялось в странах по-разному. Казахстан в 90-е годы и в первой половине нулевых стремился ослабить транзитную зависимость от России и диверсифицировать варианты сообщений с зарубежными рынками. С середины нулевых годов страна проводит ярко выраженную протранзитную политику в рамках концепции «Нового Шелкового пути», обусловленную ростом спроса Китая на сухопутный транзит и соседей по региону на качественные транспортные связи с главными торговыми партнерами.

РФ в основном по причинам геополитического недоверия акценты делала на политике замещения транзитных перевозок нефти и других сырьевых товаров через страны Балтии, Украину, Польшу прямыми транспортными связями с торговыми партнерами. Но при этом Россия стремилась обеспечивать перевозки через свою территорию грузов стран-союзников и стратегических партнеров. После кризиса 2009 г. в стране активизировалась работа по более широкому использованию транзитного потенциала для

глобальных и региональных сообщений на современной транспортно-логистической основе (Цветков, Зоидов, Медков, 2014).

Беларусь, имеющая развитую транспортную сеть, стремилась сохранить сложившиеся транзитные потоки путем повышения качества транспортного обслуживания, развития пограничных пунктов пропуска на западной границе и преференциальной тарифной политики, но при этом с начала 2010-х годов ищет возможности диверсификации источников поставки нефти на свои НПЗ.

Армения и Кыргызстан пытались улучшить тарифные и таможенные условия своего транзита через, соответственно, Грузию и Казахстан и одновременно диверсифицировать возможности сообщения с главными торговыми партнерами. В частности, в Кыргызстане были открыты два автомобильных приграничных пункта пропуска на границе с КНР (Торугарт и Иркештам), а в Армении в 2009 г. построен газопровод, связавший ее с газовыми месторождениями Ирана.

О роли транзита в трансформации национальных транспортных сетей

География унаследованной от СССР транспортной сети делала новые государства Южного Кавказа и Центральной Азии весьма зависимыми от российских коммуникаций. При этом Азербайджан, Казахстан и Туркменистан в определенной мере конкурируют с Российской Федерацией на мировых рынках нефти, газа и других минеральных продуктов. Не менее зависимой оказалась и Россия, поскольку основные объемы топлива и сырья шли на европейский и другие мировые рынки транзитом через Беларусь, страны Балтии, Украину и Молдову. В силу этого транзитный фактор сыграл ведущую роль в трансформации транспортных сетей и маршрутов сообщения с внешними рынками в Казахстане и России, а также у их соседей: Азербайджана, Грузии, Туркменистана и Узбекистана. Наиболее масштабные транспортные новостройки на постсоветском пространстве были связаны с прокладкой трубопроводов, которые обеспечивали как прямые сообщения со странами потребителями, так и альтернативные действовавшим транзитным маршрутам.

Можно говорить о трех факторах, изменивших географию экспортных трубопроводов на постсоветском пространстве. Первый связан с наращиванием добычи нефти и газа в Каспийском регионе. Для обеспечения прямого выхода к российским портам для казахстанской нефти в 1999–2002 гг. Каспийским трубопроводным консорциумом был построен нефтепровод Тенгиз – Астрахань – Новороссийск. Кроме того, для экспорта Казахстана использует построенные в советское время нефтепроводы Узень – Атырау – Самара и Баку – Махачкала – Новороссийск. К услугам последнего прибегает также Азербайджан. Казахстан и Туркменистан в связи с ограниченной пропускной способностью пролива Босфор используют для экспорта своей нефти трубопровод Баку – Тбилиси – Джейхан, построенный в 2006 г.

По введенному в 2006 г. газопроводу Баку – Тбилиси – Эрзурум газ из Азербайджана транзитом через Грузию поступает в Турцию. Но из-за недостатка собственного газа страна для исполнения контрактных обязательств закупает около 2 млрд м³ газа у России, которая в этой ситуации косвенно, на свопоной основе участвует в поставках своего газа по упомянутому газопроводу в Турцию. При этом Грузия играет ключевую роль в экспорте газа не только из Азербайджана в Турцию, а с 2020 г. и в Европу по создаваемому Южному газовому коридору, но и из России в Армению.

Второй фактор связан с ростом потребления углеводородов в Китае. В 2005–2009 гг. для прямого экспорта нефти в Китай был проложен нефтепровод Атасу (Казахстан) – Алашанькоу (КНР). В этот же период (2007–2013 гг.) для снабжения своих западных и центральных регионов природным газом Китай построил три нитки газопроводов из Туркменистана. Благодаря этому для КНР сильно выросло транзитное значение Казахстана и Узбекистана. Для более короткого выхода на рынок КНР и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в РФ был построен нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) (2006–2012 гг.). Кроме того, для доставки своей нефти на рынок КНР Россия использует систему нефтепроводов Омск – Павлодар – Атасу – Алашанькоу.

Третий фактор связан со стремлением России диверсифицировать маршруты доставки нефти и газа европейским потребителям и тем самым ослабить свою зависимость от стран-транзитеров, как по политическим, так и по экономическим соображениям. В 1994–1999 гг. через Беларусь был построен газопровод «Ямал – Западная Европа», в 2001 г. – нефтепровод Суходольная – Родионовская, который соединил на российской территории в обход Украины два нефтепровода: Самара – Лисичанск и Лисичанск – Тихорецк. Далее были сооружены газопроводы «Голубой поток» в Турцию (2002 г.) и «Северный поток – 1» в Европу (2010–2012 гг.). В нулевые годы создана Балтийская трубопроводная система (БТС – 1 и БТС – 2). В результате к настоящему времени полностью прекратился экспорт российской нефти через порты стран Балтии и заметно сократился – по нефтепроводу «Дружба». Существенно снижен по этим транзитным маршрутам российский экспорт нефтепродуктов, химических товаров, другого сырья и материалов. В результате значительно уменьшились транзитные доходы стран Балтии и Беларуси, но выросли доходы «Транснефти» и других профильных российских компаний. В настоящее время ведется строительство газопроводов «Сила Сибири» в КНР и «Турецкий поток». Готовится строительство газопровода «Северный поток – 2». Запуск последних двух трубопроводов сильно ослабит транзитную зависимость Российской Федерации от Украины и Молдовы.

Среди стран ЕАЭС Казахстан наиболее активно адаптировал свою железнодорожную сеть к изменившимся геополитическим и экономическим условиям. Она началась в 1992 г. с соединения железных дорог Казахстана и Китая между пограничными станциями Достык и Алашанькоу. Далее для улучшения межрегионального сообщения Казахстан пошел на строительство железнодорожных линий в обход российской территории, поскольку унаследованная от СССР сеть предполагала сообщение приграничных с Россией казахстанских областей через российскую территорию. В 2001 г. введена в эксплуатацию железная дорога Аксу – Дегелен, соединившая Павлодарскую и Восточно-Казахстан-

скую области минуя Алтайский край, затем построена дорога Алтынсарино – Хромтау между Костанайской и Актюбинской областями. В 2008 г. открыт 153-километровый участок между Усть-Каменогорском и станцией Шар, расположенной на Турксибе, что позволило заметно улучшить положение Восточно-Казахстанской области в системе межрегиональных и международных сообщений Казахстана (Цветков, Зоидов, Медков, 2014. С. 162).

Во второй половине нулевых годов в Казахстане важным фактором железнодорожного строительства стали внешнеторговые потребности страны и ориентация на транзит. Новые проекты реализовывались в рамках создания Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – ЕС) и коридора Восток – Запад (ТРАСЕКА) (Китай – Казахстан – порты Актау и Курык – Баку (Алят) – Грузия – Турция – ЕС с ответвлением на Туркменистан – Иран – Турцию).

Строительство в 2010-е годы железных дорог Жетыген – Хоргос, Жезказган – Бейнеу, Аркалык – Шубарколь существенно сократило расстояние перевозки на направлении КНР – Европа, обеспечило более высокую пропускную способность казахстанской транспортной сети и существенно ускорило экспортно-импортные и межрегиональные перевозки по транспортной диагонали, связывающей северо-запад и юго-восток, а также северо-восток с юго-западом страны. Казахстан многократно расширил пропускную способность своих «сухих портов» на границе с КНР на базе СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота», а также каспийских портов Актау и Курык. В результате реализации этих проектов сильно возросло транзитное значение Казахстана не только для КНР, но и для стран Центральной Азии и Российской Федерации.

Транзитный потенциал Казахстана увеличивается также благодаря транспортному строительству в соседних странах. За годы независимости в Туркменистане было построено три соединения с железными дорогами Ирана. Строительство железной дороги от Этрека на границе Туркменистана и Ирана до города Берекет и далее на

казахстанский Узень (2009–2014) позволило создать новый железнодорожный маршрут в рамках транспортного коридора «Север – Юг» вдоль восточного берега Каспийского моря, соединяющего Россию, Казахстан, Туркменистан, Иран и страны Персидского залива и Аравийского моря. По этой железной дороге могут доставляться грузы из сибирских регионов России, западных регионов Китая в Иран и другие страны западной Азии.

Завершение строительства железной дороги Ахалкалаки – Карс в Грузии, соединившей в 2017 г. Азербайджан и Грузию с Турцией, сделало возможной прямую железнодорожную перевозку грузов из КНР в Турцию. Следует отметить усилия Азербайджана, Казахстана и Туркменистана по модернизации своих железных дорог в рамках коридора «Север – Юг», что важно для обеспечения режима свободной торговли, установленного между ЕАЭС и Ираном.

В России железнодорожная сеть исторически имела широкое соприкосновение с сетями государств-соседей. Поэтому адаптация к появлению новых границ свелась в основном к созданию пограничных станций и пунктов пропуска. Изменения собственно железнодорожной сети были в целом незначительны. Среди них следует выделить строительство (2017 г.) железной дороги Журавка – Миллерово протяженностью 137 км в обход украинской территории. Перед Российской Федерацией стоит задача создать эффективную альтернативную коммуникацию с Калининградской областью, развивая паромное сообщение на направлении Балтийск – Усть-Луга.

В России главный акцент в связи с произошедшей геополитической трансформацией и последующей экономической дезинтеграцией был сделан на развитии пропускной способности собственных морских портов и припортовой инфраструктуры. За 2000–2017 гг. грузооборот морских портов увеличился более чем в 4 раза и достиг 787 млн т³ (Симонова, 2018). За эти годы были построены новые порты Высоцк, Кавказ,

³ Симонова Т. 2018. Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2017 г. URL: <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-2017-goda/>

Приморск, Сабетта, Тамань, Усть-Луга, расширена пропускная способность Санкт-Петербурга, Новороссийска, Находки и др., которые смогли увеличить свои перевалочные возможности, в том числе и для грузов стран ЕАЭС и СНГ.

Среди других крупных транспортных проектов, имеющих транзитное значение, следует назвать строительство магистральной автодороги «Западный Китай – Западная Европа». Китай и Казахстан свои участки построили. Россия прилагает усилия по завершению своей части этого автомобильного коридора.

Трансматериковый транзит и его геоэкономическая роль

С начала 2010-х годов происходит активное включение ЕАЭС в обслуживание трансконтинентального контейнерного транзита на направлении КНР – ЕС. Транзит этого направления предъявляет высокие требования к скорости и надежности перевозок, сохранности грузов в пути, контролю движения грузов по маршруту в непрерывном режиме. Развитие транзитных перевозок по этому направлению совпало с обострением геополитических противоречий России с Западом и началом реализации Китаем мегапроекта «Один пояс, один путь».

Первые устойчивые транзитные перевозки контейнеров по Транссибу начали осуществляться между Японией/Южной Кореей и Европой в результате закрытия Суэцкого канала в 1967–1975 гг. Пик контейнерных перевозок на этом маршруте был достигнут в 1983 г. – 110 тыс. ДФЭ⁴ (Liliouliou, Roe, Pasuktvičute, 2005. Р. 53–54). Контейнеры доставлялись в Европу через порт Восточный примерно за 15–20 дней, что было в 2–3 раза быстрее, чем по морю.

Внедрение более скоростных и вместительных судов-контейнеровозов, вызвавшее сильное снижение стоимости морской доставки при отсутствии прогресса на советских железных дорогах, распад СССР и возникшая в связи с этим дезорганизация наложенной системы транссибирских перевозок привели к постепенному угасанию интереса Япо-

нии к этому маршруту. В 2001 г. перевозки японских контейнеров сократились до 2 тыс. ДФЭ (Tsuji, 2014. Р. 5–6).

Сухопутный вариант перевозок между странами Европы и Северо-Восточной Азии позволяет в 2,5–3 раза ускорить доставку грузов. Но для расширения контейнерных перевозок на этом направлении необходимо было предложить условия перевозки, конкурентные по сравнению с более дешевым (в среднем в два раза) морским вариантом сообщения. Речь идет о соотношении скорость/точность доставки и издержек при сухопутном транзите и морском варианте перевозки. Приемлемое соотношение было достигнуто путем широкого внедрения в практику перевозок контейнерных поездов, следующих по определенным маршрутам, поскольку транспортировка поездных грузовых партий на 30–40% дешевле и в 2–3 раза быстрее повагонных отправок. Первые контейнерные поезда появились в начале нулевых годов, но они курсировали не по расписанию, а по мере формирования поездной партии контейнеров. С принятием в 2009 г. Программы «Транссиб за 7 дней» стали формироваться ускоренные контейнерные поезда со среднесуточной скоростью 1200 км и выше⁵. Первый пробный поезд от Находки до станции Шустары под Санкт-Петербургом в 2010 г. затратил на перевозку менее 7 суток.

Привлекательность трансматерикового транзита достигается за счет не только скорости движения подвижного состава, но и сокращения времени таможенных формальностей на границах, оптимизации маршрутов транспортировки на основе мультимодальности доставки между конкретными отправителями и получателями грузов. Спрос на эти перевозки обусловлен формированием глобальных цепочек добавленной стоимости, когда отдельные технологические стадии размещаются в тех странах, в которых для этого имеются более благоприятные условия.

В 2010-е годы перевозки контейнеров по железным дорогам стран ЕАЭС стали быстро увеличиваться. В России за 2010–2017 гг. они увеличились со 161 тыс. до 415 тыс. ДФЭ, причем только за 2016–

⁴ 20-футовый эквивалент – единица измерения перевозок контейнеров, равная стандартному 20-футовому контейнеру длиной 6,1 м.

⁵ Ускоренный контейнерный поезд следует без формирования до станции назначения и имеет суточную скорость 1200–1500 км.

2017 г. транзит вырос на 59% (Кудияров, 2018. С. 26–27). По железным дорогам Беларуси в 2017 г. было транспортировано 364 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров против 147 тыс. в 2010 г.⁶, а в Казахстане – 347 тыс. ДФЭ против 212 тыс. в 2015 г.⁷

В настоящее время большая часть перевозок транзитных контейнеров в странах ЕАЭС осуществляется поездами. В нулевые годы большинство контейнерных поездов соединяли Брест и Находку друг с другом, со столичными городами и с центрами автосборки, расположенными в странах СНГ. Это такие поезда, как Находка-Восточная – Аблык (Узбекистан), Брест – Калуга – Нижний Новгород, Млада-Болеслав – Брест – Защита (Усть-Каменогорск, Казахстан). С середины 2010-х годов заметным стимулом развития железнодорожных контейнерных перевозок становится электронная торговля, главным оператором которой является Группа «Алибаба», связавшая китайских производителей и потребителей в Европе и странах СНГ почтовыми отправлениями, активно использующая грузовые авиаперевозки, но по мере роста скорости поездов все большая их часть отправляется контейнерными поездами.

Главным драйвером транзита четвертого вида становится активная политика Китая по развитию трансконтинентальных коммуникаций. Его интерес к евразийскому транзиту связан с возможностью быстрой доставки продукции (готовых изделий и комплектующих) на рынок Европы и стран Западной Азии. Европу и КНР связывает мощный товарообмен, стоимость которого в 2016 г. превышала 600 млрд долл. На сухопутный вариант приходится 2–3% от общей массы контейнеров, перемещаемой Китаем и ЕС. Более быстрый и надежный способ доставки товаров на внешние рынки по суше позволяет повысить конкурентоспособность китайских товаров, укрепить их позиции на внешних рынках⁸. Ско-

ростной транспорт создает предпосылки для развития Западного Китая, преодоления его внутриматериковости, поскольку многие районы Синьцзян-Уйгурского автономного района находятся на максимальной удаленности от океанов. На значительном расстоянии от моря находятся и многие крупные промышленные города Центральной части страны. В воссоздании «Шелкового пути» просматривается стремление КНР максимально дифференцировать варианты сообщения с мировыми рынками для обеспечения геополитической устойчивости своей экономики и улучшить условия развития городов и регионов, удаленных от моря.

Перевозки между Китаем и Европой осуществляются как по Транссибу, так и по Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТСЖ). При этом казахстанский вариант по ТСЖ, как более короткий (примерно на 1 тыс. км) и с большим пробегом по китайским железным дорогам (около половины всего маршрута), оказался более востребованным для главных поставщиков товаров, расположенных в центральной части Китая (города Чунцин, Сиань, Ухань, Чэнду и т. д.), на европейский рынок. К казахстанскому маршруту тяготеет также большая часть торгового потока между КНР и странами Центральной Азии и значительная часть торговли с европейской частью России. На Москву в 2017 г., по данным Федеральной таможенной службы (ФТС), пришлось около 45% общего товарооборота РФ и КНР, но основная его часть пока осуществляется по морю.

Перелом транзитных контейнерных перевозок в пользу казахстанского варианта произошел в 2015 г. В 2014 г. основная часть транзита на направлении КНР – ЕС – КНР шла через Забайкальск, а уже в 2016 г. 2/3 объема контейнерных железнодорожных перевозок выполнялось через казахстанские пограничные пункты пропуска (Раровский, 2017. С. 119).

Спрос компаний КНР на трансматериковый транзит стимулируется субсидиями из провинциальных и городских бюд-

⁶ Годовой отчет БЖД. 2017. С. 29. URL: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf

⁷ В МИР РК подведены итоги 2017 г. и поставлены задачи на 2018 г. URL: <http://www.mid.gov.kz/ru/news/v-mir-rk-podvedeny-itogi-2017-goda-i-postavleny-zadachi-na-2018-god>

⁸ Сокращение срока доставки контейнера до 16 суток против 40 при стоимости груза в контейнере 100 тыс.

долл. может обеспечить дополнительную прибыль в 329 долл. США в пересчете на один контейнер за счет экономии процентных платежей (Раровский, 2017. С. 124).

жетов. Однако по мере роста объема железнодорожных перевозок и их ускорения, а также сдвига экономики КНР на запад значение субсидий для привлечения транзита будет сокращаться.

К транзиту по Транссибу с точки зрения общей протяженности пути в Европу тяготеют в основном северные и северо-восточные регионы КНР. Выход к ним обеспечивают четыре пограничных пункта пропуска Гродеково и Махалино в Приморском крае, Забайкальск в Забайкальском крае и Наушки в Республике Бурятия, а также морские порты на Дальнем Востоке, в которых имеются контейнерные терминалы. В 2017 г. по Транссибу было перевезено около 170 тыс. ДФЭ транзитных контейнеров, из которых около 70% пришлось на КНР, а остальное на Южную Корею и Японию. Транссибирская и казахстанская ветви китайского транзита соединяются в единый маршрут в районе Южного Урала, и далее он следует на Брест или балтийские порты.

В 2017 г. через ЕАЭС прошло 262 тыс. ДФЭ контейнеров на направлении КНР – ЕС – КНР, в том числе из КНР в ЕС – 164 тыс. (В 2010 г. эти перевозки составляли 7 и 6 тыс. ДФЭ соответственно.) Для перемещения этого количества контейнеров было задействовано 3700 регулярных контейнерных поездов (2400 из КНР и 1300 в КНР), которые напрямую соединили несколько десятков европейских и китайских городов (Винокуров, Лобырев, Тихомирова, Цукарев, 2018).

Западный участок маршрута КНР – ЕС – КНР обслуживается белорусскими железными дорогами. В 2017 г. ускоренными контейнерными поездами было перевезено 245,4 тыс. ДФЭ, в 1,7 раза больше, чем в 2016 г., против 67,8 тыс. в 2015 г.⁹ На долю этого направления пришлось 80% всех транзитных перевозок контейнерными поездами. Из 18 регулярных контейнерных поездов, обслуживаемых БЖД, 7 курсировали между странами ЕС и КНР¹⁰. По сути Беларусь стала западным хабом транзитных перевозок для ЕАЭС и КНР.

В Казахстане объем перевозок транзитных контейнеров между Китаем и ЕС увеличился с 1,1 тыс. ДФЭ в 2011 г. до 201 тыс. ДФЭ. В течение 2017 г. казахстанские железные дороги обслужили на этом направлении более 2 тыс. контейнерных поездов¹¹. Через Достык и Атлтынокль поступают контейнеры, следующие в Европу, страны Центральной Азии, Южного Кавказа, Турцию и Иран. Для КНР, с одной стороны, ЕС и всех постсоветских стран, с другой, Казахстан превращается в восточный хаб трансматерикового контейнерного сообщения.

Интересы стран ЕАЭС в развитии трансматерикового транзита связаны с тем, что он стимулирует модернизацию национального транспорта и логистики. Это улучшает условия их участия во внешней торговле, что особенно важно при внутриматериковом положении большей части пространства евразийской интеграции, способствует товарной диверсификации экспорта, улучшает транспортные возможности развития национальной экономики. Современные транспортно-логистические системы способствуют наращиванию несырьевого товарного экспорта из ЕАЭС в КНР и другие страны.

Развитие межконтинентального транзита – важный фактор евразийской интеграции. Он стал результатом совместных усилий стран ЕАЭС, что позволило выйти на мировой рынок трансконтинентальных перевозок с общим транспортно-логистическим продуктом и шире использовать потенциал транзитного положения. Центральной платформой реализации транзитного потенциала ЕАЭС стала «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА), созданная в 2014 г. с участием российских, казахстанских и белорусских железных дорог и организующая движение контейнерных поездов на маршруте Достык – Брест. В 2017 г. компания перевезла 175 тыс. транзитных ДФЭ против 100 тыс. в 2015 г. В 2025 г. их объем может достигнуть 1 млн ДФЭ¹².

⁹ Годовой отчет БЖД. 2017. С. 30. URL: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf

¹⁰ Контейнерные поезда. БЖД. URL: www.rw.by/cargo_transportation/container_transportation/

¹¹ Контейнерные поезда. БЖД. URL: www.rw.by/cargo_transportation/container_transportation/

¹² Плетнев С. 2018. ОТЛК ЕРА ставит задачу выйти на объем транзита в миллион контейнеров. Первые лица. URL: http://www.gudok.ru/first_person/?ID=1418615

ОТЛК ЕРА – пример связи интеграции и инноваций, сопряжения ЕАЭС и концепции «Пояс и путь», взаимосвязи внешних и внутренних условий развития национальной экономики. Ее деятельность создает предпосылки для углубления интеграции на новой технологической, в том числе и цифровой, основе, поскольку благодаря внедрению электронных «пломб» и единого электронного перевозочного документа по всему маршруту перевозки происходит заметное ускорение таможенного оформления транзитных контейнерных поездов. Высокотехнологичные транзитные сообщения позволяют странам ЕАЭС расширять их коммуникации с мировым рынком и одновременно наращивать экспорт транспортных услуг. Совместная деятельность по наращиванию трансконтинентального транзита, безусловно, будет способствовать формированию к 2025 г. общего рынка транспортных услуг ЕАЭС.

Повышение транспортно-логистического уровня национального транспорта стран ЕАЭС создает предпосылки для формирования сети зон свободной торговли ЕАЭС и заинтересованных стран. Тем самым вокруг ядра в виде ЕАЭС будет формироваться более широкий интеграционный контур. Первые ЗСТ с Вьетнамом и Ираном уже запущены. В мае 2018 г. было подписано соглашение между ЕАЭС и КНР о торгово-экономическом сотрудничестве, рассчитанное на углубление взаимодействия в различных сферах экономики.

Перспективы трансконтинентального транзита в решающей мере зависят от развития взаимной торговли стран Евразии, от того, как на ней скажутся начавшиеся торговые войны США с ЕС, КНР и другими странами. С технической стороны, главным ограничителем для динамичного наращивания перевозок становится недостаточная пропускная способность пограничных пунктов пропуска на границах ЕАЭС с ЕС и Китаем, связанная с существующими различиями в ширине железнодорожной колеи. Для преодоления этого предлагается расширить контейнерный транзит через Калининградскую область, а также через порты Балтийского моря России и ее соседей. Следует также упомянуть про-

ект продления железной дороги широкой колеи (1520 мм) от словацкого города Кошице до Вены, которая может стать общеевропейским логистическим центром, обслуживающим сухопутные перевозки между странами АТР и Европы. На границе с Китаем транзитный потенциал ЕАЭС могло бы усилить строительство железной дороги из КНР в Кыргызстан и далее в Узбекистан: Кашгар (СУАР) – Торугарт – Узген – Ош – Джалал-Абад (Кыргызстан) – Андижан (Узбекистан). Причем по настоянию КНР, главного инвестора новой железной дороги, которая с шириной колеи в 1435 мм станет фактически продолжением железных дорог Китая вглубь Центральной Азии.

В целом же прогнозные оценки исходят из того, что трансконтинентальный транзит может к 2025 г. занять 10–12% от общего объема контейнеров, перемещаемых между Востоком и Западом Евразии.

Таким образом, структурные изменения в транзитных перевозках стран ЕАЭС стали следствием как политической и экономической трансформации постсоветского пространства, так и усиления полицентричности мировой экономики и ее трансрегионализации. Рост транзитного потенциала рассматриваемых стран был обусловлен совокупным влиянием национальных интересов, евразийской интеграции и быстро растущим внешним спросом на транзитные перевозки. В этой связи транспортные новостройки стран ЕАЭС и его постсоветских соседей повышают не только их транзитный потенциал, но и всего постсоветского пространства. Под влиянием внешнего транзитного спроса повышается транспортно-логистическая связанность всего постсоветского пространства, и в этом смысле она противодействует дезинтеграционным процессам.

Важную роль в динамике транзитных сообщений играют территориально-структурные изменения в экономике стран. Речь идет о сдвиге экономики КНР на Запад, динамичном развитии стран Центральной Азии и восточных регионов Ирана и Турции, что генерируют спрос на евразийский транзит.

Из динамичных процессов развития евразийского транзита пока, к сожалению,

выпали Армения и Кыргызстан, что сдерживает их экономическое развитие. В моем представлении, от ведущих стран ЕАЭС и ЕЭК требуются специальные усилия по более полному использованию транзитного потенциала этих стран.

Бурное развитие трансконтинентального транзита и выдвигаемые странами международные транспортные проекты свидетельствуют о возможности формирования евразийского транспортного партнерства с участием КНР, ЕС, ЕАЭС, СНГ и ряда других стран материка. Это то, на что нацелена идея «Один пояс и один путь». Впрочем, не исключено, что возможное транспортное партнерство – начальная стадия пока аморфной идеи «Большой Евразии», поскольку страны-участницы заинтересованы в устранении технических и институциональных «швов» на трансматериковых коммуникациях, в создании единой сети скоростных и высокоскоростных дорог и, тем самым, в улучшении общеэкономических условий своего развития.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

- Винокуров Е.Ю.** (Ред.) 2017. *Евразийский экономический союз*. С-Пб: Центр интеграционных исследований. С. 157–162. [Vinokurov E.Yu. (Ed.). 2017. *Eurasian Economic Union*. S-Pb: Tsentr integratsionnykh issledovaniy. PP. 157–162. (In Russ.)]
- Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомирова А.А., Цукарев Т.В.** 2018. *Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС*. С-Пб: Центр интеграционных исследований. Доклад № 49. С. 39, 43–44. [Vinokurov E.Yu., Lobyrev V.G., Tikhomirova A.A., Tsukarev T.V. 2018. *Transport Corridors of the Silk Road: the potential for the growth of cargo flows through the EAEU*. S-Pb: Tsentr integratsionnykh issledovaniy. Report No 49. PP. 39, 43–44. (In Russ.)]
- Зевин Л.З.** 2013. Инфраструктура, экономическая связанность, экономический рост. *Транспорт и связь в новых независимых государствах: особенности и факторы развития*. Москва: Институт экономики РАН. С. 9–22. [Zevin L.Z. 2013. Infrastructure, economic cohesion, economic growth. *Transport and communications in the newly independent states: features and factors of development*. Moscow: Institut ekonomiki RAN. PP. 9–22. (In Russ.)]
- Ивуть Р.Б., Зубрицкий А.Ф., Зиневич А.С.** 2015. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы. *Новости науки и технологий*. № 1. С. 19–33. URL: http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i32.pdf [Ivut' R.B., Zubritskiy A.F., Zinevich A.S. 2015. Transit Capacity Development in the Republic of Belarus in the Context of its Transport-Logistical System Formation. *Novosti nauki i tekhnologii*. No 1. PP. 19–33. URL: http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i32.pdf (In Russ.)]
- Кудияров С.** 2018. Транзит породил контейнерный бум. *Эксперт*. № 4. С. 26–27. [Kudiyarov S. 2018. Transit spawned a container boom. *Expert*. No 4. PP. 26–27. (In Russ.)]
- Лисоволик Я.Д.** 2017. Евразийский экономический союз и АСЕАН: оценка взаимодополняемости. *Международные процессы*. Т. 15. № 3. С. 46–54. [Lisovolik Ya.D. 2017. Eurasian Economic Union and ASEAN: Complementary Appraisal. *Mezhdunarodnye protsessy*. Vol. 15. No 3. PP. 46–54. (In Russ.)]
- Раровский П.Е.** 2017. Пути повышения эффективности экспорта транспортных услуг на транс-сибирском контейнерном маршруте. *Российский внешнеэкономический вестник*. № 1. С. 119, 124. [Rarovskiy P.E. 2017. Ways to increase the efficiency of export of transport services on the Trans-Siberian container route. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik*. No 1. PP. 119, 124. (In Russ.)]
- Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А.** 2014. *Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации*. Москва: Институт проблем рынка РАН; С-Пб: Нестор-История. 799 с. [Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. 2014. *Formation of the evolutionary model of the transport-transit system of Russia in conditions of integration and globalization*. Moscow: Institut problem rynka RAN; S-Pb: Nestor-Istoriya. 799 p. (In Russ.)]
- Liliopoulou A., Roe M., Pasuktvičute I.** 2005. TransSiberian Railway: from inception to transition. *European Transport / Trasporti Europei*. No 29. PP. 46–56.
- Patryń E.** 1967. *Tranzyt a gospodarka narodowa*. Warszawa: PWE. S. 21–28.
- Tsuji H.** 2014. Japan and the ROK's Involvement in international Container Transportation Using the Trans-Siberian Railway. *The Economic Research Institute for Northeast Asia*. 13 p. URL: [// www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/02030e.pdf](http://www.erina.or.jp/en/wp-content/uploads/2014/11/02030e.pdf)
- Zoellick R.B.** (Ed.) 2009. Reshaping Economic Geography. *World development Report*. Washington, DC: World Bank. PP. 12, 181–193.

EURASIAN INTEGRATION AND TRANSIT

Leonid Vardomskiy¹

Author affiliation: ¹ Institute of Economics of Russian Academy of Sciences (Moscow, Russia).

Corresponding author: Leonid Vardomskiy (wardom@yandex.ru).

ABSTRACT. The issues of the EAEU countries transit communications development are analyzed. Implemented in several countries of the Union transport projects were aimed at both reducing transit dependence on neighboring countries and increasing their transit potentials. Over the recent years, the significance of the transport corridors of the EAEU countries for transcontinental transit is rapidly growing. Demand of the People's Republic of China and the EU for mutual land transportation stimulates the integration of the EAEU countries transport, as well as improves the logistics of mutual trade and economic relations. On the whole, this creates the prerequisites for the formation of the Eurasian transport partnership, which can be a step towards the creation of «Greater Eurasia».

KEYWORDS: EAEU countries, Eurasian integration, neighborhood, transit potential, transit dependence, transport projects, transcontinental transit; Eurasian transport partnership.

JEL-code: F02, F52, H54, L92.

Received 10.08.2018

