

Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития

Леонид Борисович ВАРДОМСКИЙ,
доктор экономических наук, профессор, Институт экономики
РАН (117218, Россия, Москва, Нахимовский проспект, 32) -
заведующий центром, E-mail: wardom@yandex.ru

УДК 339.924
ББК 65.5
В18

Аннотация

Для оценки евразийского интеграционного процесса в статье используется понятие «экономическая связанность», под которой понимается уровень взаимодействия экономик интегрирующихся стран, в институциональном, торгово-экономическом и социальном аспектах. Отмечено, что неустойчивая динамика взаимных торговых связей в 2009-2018 гг. отчасти компенсируется формированием общего рынка труда и развитием трансконтинентального транзита. Все большую роль в связанности стран играет взаимная торговля услугами. С учетом динамики связанности дается оценка сценариев развития евразийского интеграционного процесса до 2025 г., который рассматривается как важное звено экономического сотрудничества в Большой Евразии.

Ключевые слова: интеграция, ЕАЭС, связанность, торговля, инвестиции, рынок труда, транзит, сценарии развития, Большая Евразия.

Leonid Borisovich VARDOMSKY,
Doctor of Economics, Professor, the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences
(117218, Russia, Moscow, Nakhimovsky Prospect, 32) - Head of the Center,
E-mail: wardom@yandex.ru

Eurasian integration: some results and possible development scenarios

Abstract

In the article, with a view to assessing the Eurasian integration process the concept of “economic connectedness” is used. The concept is understood as the level of interaction between the economies of integrating countries, in institutional, trade, economic and social aspects. It is noted that unsustainable trends in mutual trade over 2009-2018 were partly compensated by the creation of the common labour market and the development of transcontinental transit. Mutual trade in services has increased its role in the countries’ connectedness. With the connectedness changes the development scenarios for the Eurasian integration process as an important link in the economic cooperation in Greater Eurasia up to 2025 are assessed.

Keywords: integration, EAEU, connectedness, trade, investment, labour market, transit, development scenarios, Greater Eurasia.



Евразийская интеграция представляет собой один из вариантов развития группы внутриматериковых стран, удаленных от главных международных рынков. В основе модели евразийской интеграции лежал опыт ЕС, однако в ходе ее становления она довольно сильно отошла от прототипа. В ней преобладает национальный уровень управления, необязательна унификация институтов управления государствами, она предполагает изъятия из таможенных установлений и сохранение большого числа нетарифных ограничений для взаимной торговли, а также членство в ВТО на разных условиях. Действующая модель интеграции, по существу, представляет собой баланс между объективной необходимостью интеграции и объективными же ограничениями для нее.

2009 - 2018 годы были весьма сложными с точки зрения налаживания евразийского интеграционного процесса. Неустойчивая динамика глобальной экономики, сильные перепады цен на углеводороды, российско-украинский кризис, геополитический конфликт России и Запада затрудняли взаимопонимание между партнерами, ограничивали интеграционные инициативы, тормозили принятие решений.

Возникающие экономические противоречия стран-участниц связаны с поддержкой странами своих производителей, несовпадающими интересами в вопросах защиты общего рынка, разными уровнями налогов и сборов, разным пониманием сути общего рынка и принципов ценообразования на нем, несогласованной валютно-курсовой политикой. Немалый ограничительный вклад в развитие интеграционного процесса вносят структурные особенности экономик стран-участниц, которые выражаются в таких концептуальных представлениях, как «ловушка среднего дохода» и «сырьевое проклятие».

В связи с этим определение наиболее целесообразного сценария развития ЕАЭС в складывающихся условиях представляется важной теоретической и практической задачей. Возможные сценарии развития евразийской интеграции были разработаны в ЕЭК в 2015 г. – год запуска интеграционного проекта¹, что свидетельствует о понимании разработчиками сложности интеграционных задач. В нашей статье мы попытаемся оценить ход евразийской интеграции и соотнести его с существующими сценариями развития евразийской интеграции.

Для оценки результативности интеграционного процесса в статье используется понятие «экономическая связанность». В научной литературе оно обычно применяется для инфраструктурной характеристики регионализации и трансрегионализации, оценке соответствия уровня развития инфраструктуры задачам международного экономического сотрудничества². В нашем исследовании понятие «связанности» экономики имеет более широкий смысл. Под ней понимается уровень взаимодействия экономик интегрирующихся стран, в котором выделяются институциональные, торгово-экономические и социальные аспекты. Они соответствуют понятиям «формальной» и «неформальной» интеграции, предложенных Е.Винокуровым и А.Либманом. Формальная



интеграция (интеграция сверху) связана с созданием государственных и международных институтов. Результатом определенного уровня связанности является формирование общего экономического пространства или отдельных отраслевых пространств, деятельности которых регулируется соответствующими интеграционными институтами. Но параллельно протекают процессы интеграции, обусловленные деятельностью бизнеса и трансграничными связями населения. В представлении упомянутых ученых, это «спонтанная активность «снизу», продиктованная законами рынка и культурными традициями» – своего рода неформальная интеграция или интеграция снизу³. Но при этом субъекты рынка и население в своем взаимодействии используют правовые возможности, заложенные в интеграционных институтах.

Таким образом, в интеграционном процессе «связанность» отражает результаты регуляторной деятельности ЕЭК в виде динамики экономических и социальных взаимодействий стран-участников интеграционного проекта.

ДИНАМИКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СВЯЗАННОСТИ ЕВРАЗИЙСКОГО ПРОСТРАНСТВА В 2009 -2018 ГГ.

Деятельность ЕЭК в рассматриваемый период концентрировалась на устранении барьеров на пути взаимной торговли путем принятия Таможенного кодекса ЕАЭС, устранения тарифных и нетарифных барьеров, перехода к единым техническим регламентам, расширения сферы использования во взаимных расчетах национальных валют⁴. Институциональная связанность стран, однако, не сопровождалась ростом физической связанности национальных экономик, выражаемой объемами взаимной торговли. Бурный рост взаимной торговли после установления режима Таможенного союза с 47,1 млрд долл. в 2010 г. до 63,1 млрд долл. в 2011 г. в 2012 г. замедлился, а затем до 2016 г. сменился ее сокращением⁵ (см. таблицу 1). В 2017 г. объем взаимной торговли начал расти и в 2018 г. достиг почти 60 млрд долл.⁶

Таблица 1

Динамика торгово-экономической связанности стран ЕАЭС

Годы	Объем взаимной торговли товарами, млрд долл. (5 стран)	Общий номинальный ВВП ЕАЭС/ТС, млрд долл.	Отношение взаимной торговли к общему номинальному ВВП, %	Общий ВВП ППС ЕАЭС/ТС млрд долл.	Отношение взаимной торговли к общему ВВП по ППС, %
2009	38,9	1402,7	2,77	3241	1,20
2010	47,1	1744,4	2,70	3434	1,37
2011	63,1	2323,7	2,72	4026	1,56
2012	68,6	2484,5	2,76	4274	1,61
2013	64,5	2628,2	2,45	4385	1,48

Годы	Объем взаимной торговли товарами, млрд долл. (5 стран)	Общий номинальный ВВП ЕАЭС/ТС, млрд долл.	Отношение взаимной торговли к общему номинальному ВВП, %	Общий ВВП ППС ЕАЭС/ТС млрд долл.	Отношение взаимной торговли к общему ВВП по ППС, %
2014	57,4	2404,9	2,39	4422	1,29
2015	45,4	1631,6	2,64	4281	1,05
2016	43,0	1489,8	2,89	4310	1,00
2017	54,7	1814,3	3,01	4524	1,22
2018	59,7	-	-	-	-

Источники: Составлено и рассчитано по данным Интернет -ресурсов: World Bank. Open data. 1960-2017 - URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ru&locations=>;

ЕЭК. Статистика ЕАЭС. Статистика внешней и взаимной торговли. Январь-декабрь 2018 г. и прошлые периоды- URL:

http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx; статистических сборников «Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств». Межгосударственный статкомитет СНГ. М. за 2011 и 2013 гг.

Отсутствие ярко выраженного тренда на рост торгово-экономической связанности отражают, как абсолютные, так и относительные показатели⁷, приведенные в таблице 1. Это свидетельствует о том, что агенты неформальной интеграции пока не могут в полной мере использовать преимущества свободной межгосударственной торговли при общей внешней таможенной границе.

Данные западных исследований свидетельствуют о том, что самоподдерживаемый рост внутрирегиональной торговли начинается с порога в 25%⁸. В ЕАЭС ее доля, как отношение взаимного экспорта ко всему экспорту 5 стран, показала увеличение с 10,5% в 2009 г. до 11,4% в 2012 г. и 14,1% в 2017 г. В 2018 г. этот возрастающий тренд был прерван, в результате снижения этого показателя до 12,2%. Доля взаимной торговли в общем объеме внешней торговли стран Союза увеличивалась в 2014-2016 гг. на фоне более сильного спада последней. Но она была значительно ниже упомянутого количественного критерия, равно как и у большинства других региональных интеграционных объединений стран догоняющего типа развития. Только у ЕС и НАФТА доля внутрирегиональной торговли сильно превышает данный критерий, в 2017 г., соответственно 64% и 50%⁹.

Но если долю региональной торговли соотнести с числом стран участников интеграционного объединения, то этот показатель у ЕАЭС в 2017 г. – 2,8% будет выше, чем у ЕС 2,3%, но ниже, чем у МЕРКОСУР – 3,2% на одну страну – участницу.



Доля внутрирегиональной торговли во внешней торговле у Армении, Беларуси и Киргизии превышает 25% – критерий, а у Казахстана она приближается к нему. Отметим, что у всех стран за исключением Киргизии в период 2015-2017 гг. доля взаимной торговли увеличивалась, но в 2018 г. у всех стран этот показатель понизился (см. таблицу 2).

Таблица 2

Изменение доли взаимной торговли товарами у стран ЕАЭС в 2009-2018 гг.

Годы	Доля взаимной торговли в общем объеме внешней торговли стран ЕАЭС, %				
	Армения	Беларусь	РК	Киргизия	Россия
2009	18,7	47,9	19,0	34,0	8,1
2010	22,1	48,5	23,2	29,1	7,4
2011	21,5	46,4	18,2	39,4	7,5
2012	24,6	48,4	18,0	32,7	8,0
2013	27,4	50,7	18,4	40,6	7,5
2014	24,6	50,3	16,5	41,2	7,2
2015	26,3	49,5	20,8	44,3	8,1
2016	29,0	52,3	22,2	37,2	8,8
2017	29,6	52,5	22,8	38,4	9,0
2018	28,3	50,9	20,4	35,0	8,2

Источник: рассчитано по данным Интернет ресурса: ЕЭК. Статистика ЕАЭС. Статистика внешней и взаимной торговли. Январь-декабрь 2018 г. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/Pages/default.aspx; Статистических сборников «Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств». Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2018. С. 65-68; Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств. Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2017. С. 125-127, 135 – 139, 157 - 161, 179 – 183, 211-215; Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств. Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2015. С.121-125, 133 - 137, 153 - 157, 177 – 181, 209 - 213; Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств. Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2013. С. 109-113, 121- 125, 141- 145, 165-169, 199-203; Внешняя торговля стран Содружества Независимых государств. Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2011. С. 223-228, 251- 256, 295-300, 339 - 344, 411- 416.

Невысокая доля внутрирегиональной торговли объясняется ее низкой долей у РФ: в рассматриваемый период она не превышала 9%, при том, что на нее приходится 62-63% взаимной торговли. В целом же у стран ЕАЭС отмечается следующая закономерность на фоне спада экономического роста и внешнеторговой активности доля взаимной торговли увеличивается, а на фоне роста сокращается.



Торгово-экономическая связанность экономик стран ЕАЭС многократно слабее, чем у ЕС. В расчете на душу населения объем взаимной торговли стран ЕАЭС в 2017 г. составил около 300 долл., что было больше чем в МЕРКОСУР – 183 долл. на чел., но меньше, чем на одного жителя АСЕАН – 480 долл. на чел. Но все они сильно уступают ЕС с почти 7400 долл. на одного жителя Союза¹⁰. Последнее объясняется исторически широкой включенностью стран Европы в международные экономические отношения и бурным развитием транснациональными компаниями на пространстве ЕС трансграничных цепочек добавленной стоимости в рамках внутрифирменной кооперации и аутсорсинга, многократно пересекающих границы стран-участниц.

Сравнительно небольшие объемы взаимной торговли ЕАЭС обусловлены примитивизацией производства, произошедшей в странах после распада СССР и рыночной трансформацией¹¹. Рост взаимных торговых потоков сдерживало также вступление России (2012 г.) и Казахстана (2015 г.) в ВТО на условиях, существенно понижавших изначально установленный внешний таможенный тариф, что повысило привлекательность на общем рынке ЕАЭС товаров, импортируемых из третьих стран. Взаимную торговлю в рамках ЕАЭС ограничивают и национальные административные (нетарифные) ограничения¹².

Для того чтобы формирование общего торгово-таможенного пространства обернулось долгосрочным экономическим эффектом через масштабы производства и его оптимизацию, необходимо наращивание взаимных инвестиций в рамках совместных проектов. Это позволит усилить участие собственных технологий в модернизации национальных экономик, расширить межгосударственную кооперацию и на этой основе устойчиво повышать их связанность. Однако взаимные инвестиции невелики и их объемы подвержены большим конъюнктурным колебаниям. За 2014-2017 гг. объем взаимных прямых инвестиций стран ЕАЭС колебалась в пределах 2,1 млрд долл. (2015 г.) и 1,1 млрд долл. (2017 г.), а их доля в общем объеме ПИИ размещенных в Союзе – между 13% и 3%¹³. При этом около 80% взаимных прямых инвестиций приходится на российские компании.

Взаимные инвестиции сдерживаются рядом факторов. Среди них выделим свободу взаимной торговли, большие транспортно-логистические издержки взаимных связей, валютными и политическими рисками, ограниченным предложением со стороны национальных компаний привлекательных друг для друга технологий для разных отраслей экономики. При этом деятельность ЕАЭС пока не приводит к динамичному увеличению субъектов интеграционных процессов, дополнению вертикального построения интеграционного процесса горизонтальными каналами взаимодействия субъектов интегрирующегося рынка (компаний, территориальных администраций, некоммерческих организаций и т.д.), разработке и реализации крупных многосторонних проектов. Приоритет отдается национальным программам развития, которые зачастую реализуются с привлечением финансовых ресурсов и технологий третьих стран.



Это подтверждает то, что интеграционный фактор в национальных программных документах: государственных, региональных, отраслевых учитывается в ограниченной степени. Несогласованность экономических политик стран Союза отражается в импортозамещении, ставшим одним из главных направлений в промышленной политике России и других странах. Преодоление технологической отсталости национальной экономики и выход на траекторию ее стабильного роста невозможен без поддержки развивающихся отраслей мерами протекционистской политики, ограничения или запрета импорта продукции, составляющей конкуренцию местным товарам. Политика импортозамещения в РФ рассматривается в качестве существенного фактора развития экономики¹⁴. При этом на нее возложена и задача технологического переоснащения отраслей, что должно привести к росту добавленной стоимости и диверсифицировать экспорт. При этом экспорт продукции с более высокой добавленной стоимостью ориентируется в основном на рынки стран ЕАЭС и СНГ. Во многом благодаря такой политике, положительное сальдо РФ в торговле с партнерами по ЕАЭС выросло за 2015-2017 гг. с 14,6 млрд долл. до 16,2 млрд долл. В 2018 г. сальдо достигло 19,3 млрд долл. В конечном итоге такая несогласованность в национальном развитии приводит не только к диспропорциям во взаимной торговле России и ее партнеров, но и перепроизводству отдельных видов продукции на формирующемся общем рынке со всеми вытекающими из этого негативными последствиями, а также сохранению практики взаимных нетарифных ограничений¹⁵.

Страны пока не готовы ограничить свой суверенитет в сфере управления национальной экономики и реализации избранных приоритетов развития. В связи с этим временной лаг между учреждением интеграционных институтов и формированием интегрированной экономики может быть довольно большим.

Таким образом, при активном формировании институтов евразийской интеграции структурно-технологические изменения в производственном секторе экономики стран-участниц происходят несогласованно, новая производственная кооперация формируется медленно, что объясняет слабый рост связанности¹⁶.

Ограниченную динамику торгово-экономической связанности в евразийской интеграции в определенной мере компенсирует довольно высокий уровень социальной связанности. Безвизовый режим, масштабные трудовые миграции, значительные национальные диаспоры, роль русского языка как языка межнационального общения, широкие социокультурные связи, а также установленные в рамках ЕАЭС взаимные преференции (признание документов об образовании, правила приобретения или аренды недвижимости, право на медицинскую помощь, ведение трудовой деятельности на основе заключения договора с работодателем и т.д.) формируют общее социальное пространство ЕАЭС. Согласно Договору о ЕАЭС работники государств-членов имеют право на трудоустройство в любой из стран ЕАЭС и на получение базовых социальных гарантий для себя и членов семьи¹⁷. Трудовая деятельность граждан Армении и Киргизии в РФ и Казахстане состав-

ляет важную статью доходов их домохозяйств. Приток заработанных в других странах денег повышает благосостояние населения, способствует сокращению бедности и социальных различий. В общем объеме инвестиций в Киргизии в 2017 г. около 26% приходилось на средства населения. У Армении этот показатель равнялся 24%, у Беларуси – 12%, Казахстана – 6%¹⁸. Для стран-реципиентов трудовые ресурсы из партнерских стран позволяют ликвидировать дефицит по некоторым специальностям, формировать конкуренцию на рынке труда, получать дополнительный прирост ВВП.

ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗАННОСТЬ КАК ФАКТОР ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Важным условием торгово-экономической и социальной связанности выступают инфраструктурные сети, которые обеспечивают трансграничное движение товаров, людей, капиталов, информации. Для физической связанности ЕАЭС особую роль играет формирования общего транспортного пространства. Из стран Союза только РФ имеет выход к открытому морю. Известно, что страны, располагающиеся в глубине континентов, удаленные от морей и главных мировых рынков сталкиваются с транспортно-логистическими ограничениями в своем развитии и в среднем отстают в развитии от стран, занимающих приморское положение¹⁹.

Конфигурация транспортной сети и взаимоположение стран ЕАЭС делают его пространство в высокой степени взаимно транзитным. Транзитные проблемы новых государств иллюстрирует то, что для доставки груза из Казахстана в ЕС требуется пересечь территорию России и Белоруссии. Еще более сложный путь пройдет груз из Таджикистана, Киргизии, Узбекистана. В рамках ЕАЭС из 10 пар возможных торгово-транспортных связей только у 3 пар (Белоруссия – Россия, Россия – Казахстан и Казахстан – Киргизия) возможно прямое сообщение. Армения из всех стран-участниц ЕАЭС не имеет прямого сообщения ни с одним из партнеров по Союзу.

Важной особенностью евразийской интеграции является то, что ее пространственный каркас составляют столичные города и регионы. Участие приграничных регионов во взаимных торговых и инвестиционных связях в основном опирается на советское экономическое наследие и они пока не стали ведущими звеньями связанности стран ЕАЭС. Столичные регионы России (Московский и Петербургский) и Казахстана (Алматинский и Астанинский) разделяют 3-4 тыс. км. Перевозки на такие расстояния требуют немалых затрат, которые не могут компенсировать торговые преференции.

Договором о ЕАЭС предусмотрено осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства (ЕТП), которое является частью единого экономического пространства, посредством которого осуществляется свободное трансграничное движение товаров, услуг, капиталов и людей.



Образование ЕТП осуществляется посредством создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг (ОРТУ). Формирование этого рынка позволит удешевить и ускорить взаимные перевозки, обеспечить гарантированный и равный доступ к услугам национального транспорта всех стран-участниц при перевозках внутри Союза и между странами Союза и третьими странами. Одна из главных задач ЕТП и ОРТУ – превратить транзит из барьера в фактор, содействующий развитию стран-участниц

Среди возможных направлений транзитного сообщения по транспортной сети стран ЕАЭС преобладают потоки широтной ориентации. При этом взаимоположение новых государств таково, что максимальную транзитную ренту и дифференциацию сообщений с мировыми рынками они могут получить только в случае согласованного развития своих транспортных сетей.

По мере движения в направлении создания ОРТУ ЕАЭС будет превращаться в единое транзитное пространство с единым транзитным тарифом для отдельных видов транспорта. Это касается не только транзитных перевозок между странами ЕАЭС, но и транзита обусловленного перевозками между ними и третьими странами, а также между третьими странами. В последней составляющей евразийского транзита быстро растут контейнерные перевозки между ЕС и Китаем²⁰.

Скоростной контейнерный транспорт создает предпосылки для развития Западного Китая, расположенного на максимальной удаленности от океанов. На значительном расстоянии от моря расположены 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.

Китай видит страны ЕАЭС как важную часть «Экономического пояса Шелкового пути», но при этом от него исходит заметный импульс для формирования ЕТП. Более быстрый и надежный способ доставки товаров на рынок Европы по суше позволяет повысить конкурентоспособность китайских товаров, укрепить их позиции на внешних рынках. В связи с этим грузоперевозки по сухопутной части Шелкового пути входят в число приоритетных направлений развития КНР, несмотря на то, что они по объему пока сильно уступают перевозкам по морю. Интересы Китая способствуют усилению сотрудничества на транспорте не только стран ЕАЭС, но и всех государств, находящихся на трансконтинентальных контейнерных маршрутах.

Вхождение России и других стран постсоветского пространства с согласованными с Китаем проектами в «Экономический пояс Шелкового пути», безусловно, повышает значимость геоэкономического положения ЕАЭС и СНГ между ЕС и Китаем. Хотя это положение ограничивает возможности для роста взаимной торговли и инвестиций, но зато расширяет возможности на совместной основе наращивать экспорт транспортных услуг. В данном случае мы имеем дело с ростом

связанности национального транспорта на основе совместного исполнения транзитных функций для третьих стран.

Важным шагом в экономическом освоении транзитного положения ЕАЭС стало внедрение новых транспортно-логистических технологий, в частности скоростных контейнерных поездов между городами Европы и Китая. Центральную роль в организации движения регулярных контейнерных поездов играет совместная компания железных дорог Беларуси, Казахстана и России «ОТЛК ЕРА», которая начав свою деятельность в 2014 г., а в 2018 г. перевезла более 280 тыс. контейнеров ДФЭ (в 2015 г. – 100 тыс.), организуя движение более 2500 контейнерных поездов между 52 городами Европы и Китая²¹. В 2025 г. их объем может достигнуть 1 млн ДФЭ²². В 2017 г. на компанию приходилось 64% всех широтных контейнерных перевозок²³.

Из процесса транзитного освоения евразийского пространства пока, к сожалению, выпали Армения и Киргизия, что сдерживает их экономическое развитие. В нашем представлении, от ведущих стран ЕАЭС и ЕЭК требуются специальные усилия по более полному использованию транзитного потенциала этих стран.

В настоящее время в ведущий фактор инфраструктурной связанности постсоветского пространства превращается «цифровая кооперация». Речь идет о создании общих цифровых платформ для торговли, промышленной кооперации, субконтрактации и трансфера технологий, обеспечения трудоустройства и занятости граждан государств-членов ЕАЭС, транспортных коридоров ЕАЭС, отслеживания движения товаров от производителя до конечного потребителя, для малого и среднего бизнеса, а также общих интернет-ресурсов в сфере образования, культуры и туризма²⁴. Цифровая кооперация позволяет наращивать горизонтальные взаимодействия и вовлекать в интеграционный процесс все больше юридических и физических лиц. Широкое внедрение информационно-коммуникационных технологий способствует динамичному росту экспорта услуг. Цифровизация имеет значительный потенциал усиления экономической и социальной связанности евразийского пространства, но при условии единой стратегии и совместных проектов. В противном случае, при автономной цифровой политике, будут возникать дополнительные барьеры для формирующихся общих рынков²⁵.

ФАКТОРЫ И СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ЕАЭС С УЧЕТОМ ДИНАМИКИ СВЯЗАННОСТИ

Приоритет торговли в евразийской интеграции был обусловлен устоявшимся в мировой практике подходом к международной торговле как к ведущему фактору экономического развития национальных экономик и их интеграции. В преамбуле Договора о создании ЕАЭС записано, что одной из задач Союза является содействие «...повышению взаимной открытости и значимости экономик государств-членов посредством сокращения изъятий, ограничений и барьеров для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы». В Договоре намечено к 2025



г. создать общие рынки лекарств и медицинских изделий, электроэнергии, финансовой деятельности, нефти, природного газа и нефтепродуктов²⁶. Одновременно к этому сроку завершится образование общего рынка транспортных услуг²⁷.

О роли торговой связанности для евразийской интеграции можно судить по сценариям развития ЕАЭС изложенных в «Основных направлениях экономического развития ЕАЭС до 2030 г». В документе выделено три возможных сценария развития Союза: «Инерционный» («Продленный статус-кво»), «Фрагментарный» («Транзитно-сырьевой мост») и «Максимальный» («Собственный центр силы»).

При реализации сценария «Инерционный» интеграция осуществляется на действующей экономической и институциональной основе. Национальные экономики функционируют в основном независимо. Достигнутые интеграционные договоренности реализуются на основе консенсуса между странами-участницами. Торговая связанность невелика, взаимные инвестиционные потоки незначительны при функционировании общего рынка труда.

При реализации сценария «Фрагментарный» интеграция строится на углублении сотрудничества в сфере транспорта и инфраструктуры и сотрудничества в сырьевом секторе с целью наращивания экспорта транспортных услуг и сырьевых товаров в третьи страны, при углублении сотрудничества в социальной сфере. При этом сценарии внутренняя связанность растет в связи с совместным или согласованным удовлетворением спроса третьих стран на товары и услуги производимые в ЕАЭС.

При реализации сценария «Максимальный» осуществляется более глубокая координация действий стран по ключевым направлениям, определяющим конкурентоспособность их экономик, возрастают взаимные инвестиции, растут трансграничные цепочки добавленной стоимости. Такой сценарий предполагает глубокую экономическую и социальную связанность входящих в Союз стран. Он предполагает расширение полномочий ЕЭК в плане координации экономического развития. Важным условием перехода к этому сценарию является устойчивое макроэкономическое положение, постепенное сокращение межстрановых различий по уровню развития, динамичное формирование общего рынка транспортных услуг и реализация общей политики цифровизации.

В 2018 г. вышел в свет еще один сценарный документ, разработанный Всероссийской академией внешней торговли. В нем учитываются новые идеи по развитию евразийской интеграции, возникшие после 2015 г. В проекте ВАВТ выделяются четыре сценария: «стагнационный», «базовый», «интеграционного рывка» и «интеграционного партнерства»²⁸.

Признаками стагнационного сценария является отсутствие положительной динамики в торгово-экономической связанности, ухудшение бюджетно-финансового положения стран (рост внешней задолженности, неустойчивость валютного курса, хронический бюджетный дефицит), усиление различий между странами по уровню доходов населения, обострение взаимных претензий и противоречий.

«Базовый сценарий» соответствует тому положению, которое наблюдается в данный момент в ЕАЭС. Недостаток экономической связанности компенсируется довольно высоким уровнем социальной и ростом инфраструктурной связанности. Следует отметить, что у Армении, Беларуси, Казахстана и Киргизии за 2010 - 2017 г. заметно выросла валовая внешняя задолженность, но при этом несколько сократились различия между максимальным и минимальным уровнями номинальной ежемесячной зарплаты: в 2010 г. разница между РФ и Киргизией составляла 4,4 раза, а в 2017 г. – 2,9 раза²⁹.

«Сценарий интеграционного рывка» предполагает радикальное углубление интеграционных процессов в ЕАЭС с одновременным ростом экономической связанности евразийского пространства. Это примерно то, что предполагает «максимальный» сценарий ЕЭК. Но для этого недостаточно формирования интеграционных институтов. Необходимо ускоренное развитие взаимных инвестиций и трансфера технологий, широкое использование проектных инструментов интеграции, согласованное и однонаправленное проведение в странах институциональных реформ. В случае, если модернизация национальных экономик будет по-прежнему происходить в основном за счет инвестиций и технологий из третьих стран, ни создание единой системы технических регламентов, ни дальнейшее повышение доли национальных валют в обслуживании взаимной торговли не сможет значительно ускорить рост взаимного товарооборота. Эти меры могут дать эффект только при усилении координации макроэкономической политики, расширении проектных функций ЕЭК, а также, как справедливо указывается в проекте ВАВТ, при значительном расширении бюджетных ресурсов ЕАЭС. Но насколько готовы к этому страны – участницы?

«Сценарий интеграционного партнерства» предполагает реализацию принципа свободы торговли и инвестиций в отношениях как между странами ЕАЭС, так и между ЕАЭС и третьими странами. Выдвижению этого сценария, с одной стороны, способствовало обретение опыта в ходе разработки и реализации Соглашений о ЗСТ между ЕАЭС и Вьетнамом, а затем и с Ираном, о торгово-экономическом сотрудничестве с Китаем, а, с другой, пробуксовка развития интеграции «вглубь» или перехода к сценарию «Максимальный». В настоящее время ЕАЭС ведет переговоры по заключению соглашений о свободной торговле с Египтом, Сингапуром, Сербией и Израилем. В дальнейшем возможны такие соглашения с другими странами Восточной и Юго-Восточной Азии (включая Южную Корею), а также в случае изменения геополитической ситуации возобновление переговоров о создании ЗСТ между ЕАЭС и ЕС. В этом сценарии важное место призваны занять такие страны СНГ как Азербайджан, Узбекистан, Таджикистан.

Не отрицая необходимости расширения торгово-экономического партнерства ЕАЭС с третьими странами, следует учитывать и те риски, которые несет активная реализация этого сценария. Установление режима свободной торговли с перечис-



ленными странами, так или иначе, обострит конкуренцию на рынке ЕАЭС. Товары и инвестиции из третьих стран будут теснить производителей стран Союза на собственном рынке и тем самым ограничивать рост его экономической связанности, а в предельном варианте – ее ослаблять. В моем представлении, развитие евразийской интеграции «вширь» может стать альтернативой ее развитию «вглубь» в контексте гибкого использования механизмов регионализации и трансрегионализации для целей национального развития, усиления экономической связанности стран ЕАЭС и повышения их экспортного потенциала в целом.

Следует отметить, что «Сценарий интеграционного партнерства» предложен в условиях активного продвижения Китаем мегопроекта «Экономический пояс Шелкового пути». Экономические интересы Китая могут воздействовать в пользу усиления сотрудничества не только стран ЕАЭС, но и всех постсоветских государств в сфере транспорта и энергетики. Учитывая интерес Китая в надежном снабжении своей экономики топливом и сырьем, его вполне бы устроило развитие ЕАЭС по сценарию «Фрагментарный». В этом случае евразийский интеграционный процесс стал бы составной частью китайского мегопроекта.

В то же время Россия выдвинула идею «Большого евразийского партнерства», в которое могли бы войти ЕАЭС, ШОС, АСЕАН и при определенных условиях и ЕС. Но для реализации проекта «Большая Евразия», в моем представлении, необходима реализация сценария формирования «Собственного центра силы» по ЕЭК или «Сценарий интеграционного рывка» с элементами «Сценария интеграционного партнерства» по ВАВТ.

В целом же и китайский мегопроект, и российская идея БЕАП нацелены на создание единого экономического пространства на евразийском материке. Но при этом инструменты достижения этой цели у КНР и России существенно различаются. В связи с этим «... вопрос о том в каких институциональных формах будет/должно осуществляться сопряжение китайской инициативы и евразийского интеграционного проекта, реализуемого в рамках ЕАЭС, так и остается открытым»³⁰.

В «Декларации о дальнейшем развитии интеграционных процессов в рамках ЕАЭС» от 6 декабря 2018 г. ставится задача превращения ЕАЭС в один из наиболее значимых центров современного мира путем повышения связанности стран-участниц в торговой, инновационной, цифровой и социальной сферах, а также расширения взаимовыгодного сотрудничества с третьими странами в рамках идей «Большого Евразийского партнерства». В данном документе процессы внутренней связанности ЕАЭС и его включения в трансрегиональные проекты рассматриваются в определенном единстве, что отражает современные тренды мировой экономики.

Однако до 2025 г. развитие евразийской интеграции будет осуществляться в условиях турбулентности мировой экономики. ЕС и США сохранят давление на Россию, одновременно расширяя экономическое и политическое сотрудничество

с другими странами ЕАЭС и СНГ, продолжится экономическое продвижение КНР в страны Евразии. В этих условиях развитие интеграции, скорее всего, будет осуществляться по «Фрагментарному» сценарию, который в растущей мере будет опираться на взаимную торговлю услугами. Тем не менее, при широком использовании евразийских технологических платформ (ЕТП)³¹, активной реализации цифровых проектов и ускоренном развитии логистики «фрагментарный сценарий» мог бы постепенно трансформироваться в сценарий «Максимальный» со значимой ролью ЕЭК как координатора программ модернизации национальных экономик, с созданием необходимых институтов, продвигающих новые продукты и технологии на общий рынок стран-участниц и за его пределы, с широким внедрением аутсорсинга в инновационной и хозяйственной деятельности, формированием трансграничных цепочек добавленной стоимости.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года/ ЕЭК. - М. 2015. С. 48-50. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/seminar/Documents%2005.05.2016%29.pdf

² ASEF Outlook 2016/ 2017 / Connectivity: Fact and Perspectives. Volum II: Connecting Asia and Europe/ ASEF. Singapore. 2016. URL: <http://asef.org/images/docs/ASEF%20Outlook%20Report%202016-2017%20Vol1.pdf> ;

Understanding the Theory of International Connectivity. Report. Oxera. Department for Transport. Oxford-Brussels. 2010. URL: <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/03/Theory-of-international-connectivity.pdf>

³ Винокуров Е. Ю., Либман А. М. Евразийская континентальная интеграция. – Санкт-Петербург, 2012. – С. 7.

⁴ Национальные валюты во взаимных расчетах в рамках ЕАЭС: препятствия и перспективы. ЕАБР. Центр интеграционных исследований. С-ПБ. 2018. Доклад № 48. С.19.

⁵ Речь идет о суммарном объеме взаимного экспорта пяти стран ЕАЭС.

⁶ Оценивая эту динамику, следует учитывать, что на стоимостной объем взаимной торговли ЕАЭС в текущих долларах сильное влияние оказывает динамика внешнеторговых цен.

⁷ Для сравнения относительные показатели торгово-экономической связанности стран ЕС многократно превышают показатели ЕАЭС. В 2017 г. внутренний экспорт ЕС относительно общего ВВП по ППС он составил 17,89%, а относительно ВВП в текущих ценах – 19,77%. рассчитано по Интернет – данным ВТО - World Trade Statistical Review 2018. WTO. Geneva. 2018. P.74- URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2018_e/wts2018_e.pdf ; World Bank. Open data. 1960-2017. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locale=ru&locations=>

⁸ Зевин Л.З. Постсоветское пространство: региональная составляющая экономического роста. Научный доклад. М.ИЭРАН.2009. С. 9.

⁹ World Trade Statistical Review 2018. WTO. Geneva. 2018. P.74

¹⁰ Рассчитано по данным World Trade Statistical Review 2018. WTO. Geneva. 2018. P.74 .



- ¹¹ Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Шурубович А.В. К вопросу о модернизации экономики стран СНГ //Вестник Института экономики РАН. – 2017. №1 . С.23
- ¹² Оценка влияния нетарифных барьеров в ЕАЭС: результаты опросов предприятий. Доклад № 30 / руководитель проекта А.М. Анисимов. —СПб.: ЦИИ ЕАБР. 2015. — С. 8.
- ¹³ Прямые инвестиции в Евразийском экономическом союзе. 2017. Статистический бюллетень. ЕЭК. 2018. С. 6-7.
- ¹⁴ Цухло С.В. Проблемы и успехи импортозамещения в российской промышленности// Журнал Новой экономической ассоциации.- 2016. -№ 4. С.147 -158.
- ¹⁵ В частности, созданные в РФ мощности по производству труб большого диаметра в настоящее время в три раза превосходят внутренний спрос на них (Коммерсантъ, 2018.30.11. С.7). Тем не менее, в Казахстане с помощью КНР строится крупный завод по производству труб большого диаметра, который ориентируется также на сбыт своей продукции в странах ЕАЭС. П.Глинкина, Н.В.Куликова, М.О.Тураева, А.В. Голубкин, А.А. Яковлев. Китайский фактор в развитии стран российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад. М.ИЭ РАН. 2018. С.23.
- ¹⁶ Вардомский Л., Зевин Л. Новый проект евразийской интеграции стартовал: что дальше? Общество и экономика №1-2. 2013. С. 46-48.
- ¹⁷ Евразийский экономический союз. Ред. Е.Ю.Винокуров. ЕАБР. ЦИИ. С-ПБ. 2017. С. 133-141.
- ¹⁸ Содружество независимых государств в 2017 г. Статистический ежегодник. Межгосударственный статкомитет СНГ. М. 2018. С. 242, 284, 325, 365.
- ¹⁹ Лисоволик Я.Д. Евразийский экономический союз и АСЕАН: оценка взаимодополняемости // Международные процессы. 2017. Т.15. № 3. С.46-54.; Безруков Л.А. Географический смысл создания «Большой Евразии»// География и природные ресурсы. –Иркутск. 2018. №4. С. 5 -14.
- ²⁰ Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. Научные доклады Института экономики РАН. М. 2018. С.40-51.
- ²¹ Президент ОТЛК ЕРА выступил на итоговом заседании технико-экономического совета Белорусской железной дороги. 06.02.2019. URL: <https://utlc.com/news/prezident-otlk-era-vystupil-na-itogovom-zasedanii/>
- ²² Плетнев С. 2018. ОТЛК ЕРА ставит задачу выйти на объем транзита в миллион контейнеров. Первые лица. 18.05.2018/URL: http://www.gudok.ru/first_person/?ID=1418615 (дата обращения 20.06.18)
- ²³ Новые горизонты. Годовой отчет РЖД. ОАО РЖД. 2018. С.63.
- ²⁴ ЕАЭС переходит на проектный формат реализации цифровой повестки. ЕЭК. 1.02.2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/01-02-2019-3.aspx>
- ²⁵ Краснушкина Н. Поперед батьки в цифру// Коммерсантъ. 2019.4.02. № 19. с. 2.
- ²⁶ Евразийский экономический союз / отв. ред. Е.Ю. Винокуров. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2017.— С. 120—127.
- ²⁷ Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года/ ЕЭК. - М. 2015. С. 48-50. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/seminar/Documents%2005.05.2016%29.pdf

²⁸ Спартак А.Н. Современные трансформационные процессы в международной торговле и интересы России. ВАВТ МЭР РФ. М. 2018. С.398 -416.

²⁹ Содружество независимых государств в 2017 г. Статистический ежегодник. МГСК СНГ. М. 2018. С. 95, 152.

³⁰ С.П.Глинкина, Н.В.Куликова, М.О.Тураева, А.В. Голубкин, А.А. Яковлев. Китайский фактор в развитии стран российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад. М.ИЭ РАН. 2018. С.58.

³¹ В настоящее время утверждены 13 приоритетных ЕТП, которые объединяют более 400 ведущих научных и промышленных организаций стран Союза, готовых реализовать более 130 совместных инновационных кооперационных проектов в наиболее перспективных отраслях. С.С. Сидорский Инновации как фактор устойчивого развития реального сектора государств – членов ЕАЭС. Сборник научных статей. Ч.1. Ред. В.И.Бельский. Институт экономики Национальной Академии Наук Беларуси. Минск -2017. С.145-150.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Безруков Л.А. Географический смысл создания «Большой Евразии»// География и природные ресурсы. – Иркутск. 2018. №4. 5-14 с. (Bezrukov L.A. The geographical implication of the Creation of «Greater Eurasia // Geography and Natural Resources- Irkutsk. 2018 №4.. 5-14 p).

Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров постсоветского пространства в условиях современных геополитических и экономических вызовов. Научные доклады Института экономики РАН. -М. 2018. 65 с. (Vardomskiy L.B., Turayeva M.O. Razvitiye transportnykh koridorov postsovetского prostranstva v usloviyakh sovremennykh geopoliticheskikh i ekonomicheskikh vyzovov. Nauchnyye doklady Instituta ekonomiki RAN. M. 2018. 65 s .)

Вардомский Л.Б., Пылин А.Г., Шурубович А.В. К вопросу о модернизации экономики стран СНГ //Вестник Института экономики РАН. – 2017. № 1. 22-40 с. (Vardomskiy L.B., Pylin A.G., Shurubovich A.V. K voprosu o modernizatsii ekonomiki stran SNG //Vestnik Instituta ekonomiki RAN. – 2017. №1. 22-40 s.)

Винокуров Е.Ю., Либман А.М. Евразийская континентальная интеграция. – Санкт-Петербург, 2012. –224 с. (Vinokurov Ye.YU., Libman A.M. Yevraziyskaya kontinental'naya integratsiya. – Sankt-Peterburg, 2012. –224 s.)

Глинкина С.П., Куликова Н.В., Тураева М.О., Голубкин А.В., Яковлев А.А. Китайский фактор в развитии стран российского пояса соседства: уроки для России. Научный доклад.- М. ИЭ РАН. 2018. 66 с. (S.P.Glinkina, N.V.Kulikova, M.O.Turayeva, A.V. Golubkin, A.A. Yakovlev) Kitayskiy faktor v razvitii stran rossiyskogo poyasa sosedstva: uroki dlya Rossii. Nauchnyy doklad.- M. IE RAN. 2018. 66 s.)

Зевин Л.З. Постсоветское пространство: региональная составляющая экономического роста. Научный доклад.- М.ИЭРАН.2009. 46 с. (Zevin L.Z. Postsovetskoye prostranstvo: regional'naya sostavlyayushchaya ekonomicheskogo rosta. Nauchnyy doklad.- M.IERAN.2009. 46 s.)

Евразийская экономическая комиссия. Статистика внешней и взаимной торговли. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/Pages/default.aspx (Yevraziyskaya ekonomicheskaya komissiya. Statistika vneshney i vzaimnoy trgovli.



URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/Pages/default.aspx)

Евразийский экономический союз. Ред. ЕАБР, ред. Е.Ю.Винокуров.- Санкт-Петербург. 2017. 296 с. (Evrazijskiy Ekonomicheskiy Souz (2017) // Ed. E.Yu. Vinokurova S-Pb: Eurasian Development Bank. Center for Integration Studies. 296 s.)

Лисоволик Я.Д. Евразийский экономический союз и АСЕАН: оценка взаимодополняемости // Международные процессы. 2017. Т.15. № 3. С.46-54. (Lissovolik Y. D. (2017) Evraziyskiy Ekonomicheskiy Souz i ASEAN: ochenka vzaimodopolnyaemosti // Mezhdunarodnye Protsessy. Volume 15. N 3 (50): 46-54 s.)

Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года/ ЕЭК. - М. 2015. 69 с. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/seminar/Documents%2005.05.2016%29.pdf . (Osnovnyye napravleniya ekonomicheskogo razvitiya YEAES do 2030 goda/ YEEK. - M. 2015. 69 s. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/seminar/Documents%2005.05.2016%29.pdf

Оценка влияния нетарифных барьеров в ЕАЭС: результаты опросов предприятий. Доклад № 30 / руководитель проекта А.М. Анисимов. —СПб.: ЦИИ ЕАБР. 2015. —96 с. (Otsenka vliyaniya netarifnykh bar'yerov v YEAES: rezul'taty oprosov predpriyatiy. Doklad № 30 / rukovoditel' proyekta A.M. Anisimov. —SPb.: TSII YEABR. 2015. —96 s.)

Спартак А.Н. Современные трансформационные процессы в международной торговле и интересы России. ВАВТ МЭР РФ.- М. 2018. – 456 с. (Spartak A.N. Sovremennyye transformatsionnyye protsessy v mezhdunarodnoy torgovle i interesy Rossii. VAVT MER RF.- M. 2018. – 456 s.)

Содружество независимых государств в 2017 г. Статистический ежегодник. МГСК СНГ.- М. 2018. 617 с. (Sodruzhestvo nezavisimyykh gosudarstv v 2017 g. Statisticheskiy yezhegodnik. MGSK SNG.- M. 2018. 617 s.)

Цухло С.В. Проблемы и успехи импортозамещения в российской промышленности// Журнал Новой экономической ассоциации.- 2016. -№ 4. 147-158 с. (Tsukhlo S.V. Problemy i uspekhi importozameshcheniya v rossiyskoy promyshlennosti// Zhurnal Novoy ekonomicheskoy assotsiatsii.- 2016. -№ 4. 147-158 s.)

ASEF Outlook 2016/ 2017 / Connectivity: Fact and Perspectives. Volum II: Connecting Asia and Europe/ ASEF. Singapore. 2016. 375 p. URL: <http://asef.org/images/docs/ASEF%20Outlook%20Report%202016-2017%20Vol1.pdf>.

