

УДК 330.368: 339.91

**ЗОИДОВ КОБИЛЖОН ХОДЖИЕВИЧ**

к.ф.-м.н., доцент, заведующий лабораторией Интеграции российской экономики в мировое хозяйство ФГБУН «Институт проблем рынка РАН», e-mail: kobiljonz@mail.ru

**МЕДКОВ АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ**

к.э.н, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований транзитной экономики Лаборатории интеграции российской экономики в мировое хозяйство ФГБУН «Институт проблем рынка РАН», e-mail: medkov71@mail.ru

## ПРОБЛЕМЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ СОПРЯЖЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ ЕАЭС<sup>1</sup>

**Аннотация. Предмет.** В работе рассматриваются основные проблемы и противоречия сопряжения социально-экономического развития России, Казахстана и Белоруссии, как на двусторонней основе, так и в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). **Цель работы.** Особо подчёркивается важность для интеграционных процессов осуществления совместных инфраструктурных проектов и налаживания взаимодействия между хозяйствующими субъектами в реальном секторе экономики. **Методология проведения работы.** В процессе исследования использованы методы эволюционно-институциональной теории, эконометрического моделирования и аналитической оценки. **Результаты работы.** Отмечено, что, несмотря на заявления глав государств, правительств и решения наднационального органа управления, Казахстан и Белоруссия осуществляют нескоординированную с Россией финансово-экономическую политику и выполняют самостоятельные программы развития транспортно-транзитных систем. **Выводы.** Большинство проблем на пути сопряжения социально-экономического развития России, Казахстана и Белоруссии будет решено посредством углубления интеграционных связей вплоть до проведения единой денежно-кредитной политики (ДКП), что, однако, возможно лишь в отдалённой перспективе. **Область применения результатов.** Результаты исследования могут быть использованы органами власти России и ЕАЭС для ликвидации существующих проблем в системе финансово-бюджетных и межбюджетных отношений, при реализации структурных реформ, реформы системы государственных финансов, изменении налоговой политики. Разработанные предложения и механизмы эффективного регулирования основных проблем и противоречия сопряжения социально-экономического развития России с другими странами ЕАЭС в условиях нестабильности могут быть востребованы для сохранения и усиления конкурентных преимуществ национальных экономик и ЕАЭС в целом.

**Ключевые слова:** реальный сектор экономики, финансово-экономическая система, ЕАЭС, экономические санкции, таможенная политика, транспортно-транзитные системы, международные транспортные коридоры, железнодорожный транспорт.

---

**ZOIDOV KOBILZHON KHODJIEVICH**

Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Associate Professor, Head of the Laboratory of Integration of Russian Economy into International Economy FSBIS "Institute of Market Problems of the RAS", e-mail: kobiljonz@mail.ru

**MEDKOV ALEXEY ANATOLIEVICH**

Candidate of Economic Sciences, Lead Research Associate, Head of the Center of Studies of the Transit Economy of the Laboratory of Integration of the Russian Economy in the International Economy FSBIS "Institute of Market Problems of the RAS", e-mail: medkov71@mail.ru

---

<sup>1</sup> Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 14-02-00446 а).

## PROBLEMS AND CONTRADICTIONS OF SOCIAL-ECONOMIC DEVELOPMENT OF RUSSIA WITH OTHER COUNTRIES OF THE EAGE

**Abstract. The subject.** The paper discusses the main problems and inconsistencies of intersection of the social-economic development of Russia, Kazakhstan and Belorussia both on a bilateral basis, and in the context of the Eurasian Economic Union (EEU). **The goal of the paper.** The importance for integrational processes of completing joint infrastructural projects and adjusting the cooperation between economic subjects in the real sector of the economy is specifically emphasized. **The methodology of performing work.** In the process of the study the methods of the evolutionary-institutional theory, econometric modelling and analytical evaluation have been used. **The results of the study.** It has been noted that despite the statements of heads of states, governments and solutions by the supra-national management authority, Kazakhstan and Belorussia are performing an uncoordinated with Russia financial-economic policy, and are completing independent programs of development of transportation-transit systems. **Conclusions.** The majority of the problems on the road of interlinking of the social-economic development of Russia, Kazakhstan and Belorussia will be solved through an enhancement of integrational connections up to the point of establishing a united monetary policy (MP) which, however, is only possible in a distant perspective. **The area of application of the results.** The results of the study may be used by the governmental authorities in Russia and the EEU to liquidate of the existing problems in the system of financial-budgetary and inter-budgetary relationships, when implementing structural reforms, the reform of the system of governmental finance, changing the taxation policy. The suggestions developed and the mechanisms of effective regulation of the main problems and contradictions of the interlinking of the social-economic development of Russia with other countries of the EEU in the conditions of instability may be needed and used to preserve and strengthen competitive advantages of national economies and the EEU overall.

**Keywords:** the real sector of the economy, the financial-economic system, the EEU, economic sanctions, a customs policy, transportation-transit systems, international transport corridors, rail-road transport.

### Введение

В настоящее время идёт процесс формирования полноценного интеграционного объединения — Евразийского экономического союза (ЕАЭС), который закончится не ранее 2025 г. В скором времени в его состав может войти Таджикистан. На качественном уровне происходит отстаивание собственных интересов, объективно чувствуется нежелание авторитарных руководителей Казахстана и Белоруссии терять действенные инструменты управления социально-экономическим развитием своих государств. Происходит много контактов на уровне глав государств, правительств, отдельных органов власти, однако, примеров взаимодействия и совместных проектов в реальном секторе экономики меньше, чем хотелось бы. К несомненным достижениям ЕАЭС можно отнести принятие нового Таможенного кодекса Таможенного союза, перенос таможенного контроля на внешние границы союза, создание наднациональных органов управления, институтов финансирования и кредитования, образование общего рынка труда. В то же время существуют различные особенности социально-экономического развития трёх стран, задача сопряжения которых требует преодоления ряда проблем.

«Игра на разнице». Пока же эти проблемы не преодолены, происходят финансово-экономические процессы, связанные со следующими различиями:

- игра на разных уровнях инфляции и обменного курса национальных валют;
- разница в ставках акцизов и ценах на товары (например, разница в ставках акцизов и ценах на табачную продукцию приводит к росту контрабандных поставок, в частности, сигарет из Казахстана и Белоруссии);
- разная скорость вхождения России, Казахстана и Белоруссии в ВТО (при этом Белоруссия ещё не является членом этой организации);
- разные условия вхождения в ВТО (прежде всего, уровень таможенных тарифов) Казахстана и России может привести к наплыву товаров из Казахстана на российский и белорус-

ский рынок;

– разница между мировыми ценами на нефть и газ и теми, по которым их поставляют в Белоруссию.

*Многовекторность внешней и внешнеэкономической политики.* Введение экономических санкций в отношении России со стороны США, Европейского союза (ЕС) и других стран, а также ответные российские санкции оказали как негативное воздействие на социально-экономическое развитие Казахстана и Белоруссии, так и открыли для них новые возможности.

Европейские санкции в отношении России препятствуют интеграции как ЕАЭС и ЕС, так и интеграционным процессам отдельных стран-членов, в т. ч. Казахстана и Белоруссии. Между тем, по словам директора центра интеграционных исследований Евразийского банка развития (ЕАБР) Е. Винокурова, «Евросоюз — торговый партнер номер один для России и, несмотря на огромную географическую дистанцию, для Казахстана. И опосредованно, через Россию, главный торговый партнер для Беларуси» [3].

*Проблемы реэкспорта и пресечение схем обхода экономических санкций.* В 2014 г. после введения российских контрсанкций получили распространение операции по незаконной поставке мясной продукции на российский рынок с использованием казахстанского транзита. При этом таможенной и ветеринарной службами Белоруссии не осуществлялся досмотр незаконно поставленной продукции. Далее груз в качестве транзитного следовал через территорию России в Казахстан, где проводилось ветеринарное и таможенное оформление с выпуском товаров в свободное обращение.

Для исправления ситуации Россельхознадзор ввёл временный запрет на ввоз некоторых продовольственных товаров из Белоруссии по причинам их несоответствия фитосанитарным нормам. Но проблема дальнейшего использования подобных схем и для неуплаты таможенных пошлин не исчезла. По словам руководителя пресс-службы Россельхознадзора А. Алексеенко, существует два основных канала поставки «санкционных» продуктов — ложный транзит с фальшивыми сопроводительными документами и поставка с документами «товаров прикрытия», не поднадзорных государственной ветеринарной службе. Объем ввоза овощей-фруктов из Белоруссии вырос с момента ввода санкций минимум в 50 раз. По словам экспертов, замена документов стоила 500–1000 долл. с одного большегрузного автомобиля [4].

В целях борьбы с реэкспортом Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) подготовила новый проект правил происхождения импортных товаров в страны ЕАЭС. В частности, им предусмотрен перечень операций, осуществление которых не позволит отнести товар к категории переработанных, например, заморозку и размораживание, мойку, чистку, покраску, печать этикеток, упаковку, а также «простые сборочные операции» (то есть такие, для которых не требуется применение специальных умений и оборудования).

*Новый Таможенный кодекс ТС* предусматривает переход на электронный документооборот, упрощение таможенных процедур, правил определения таможенной стоимости (в частности, её отложенного определения), а также регулирует статус уполномоченных экономических операторов, в отношении которых применяются упрощенные таможенные процедуры.

*Проблемы сопряжения проектов развития транспортно-транзитного сектора экономики России, Казахстана и Белоруссии.* Развитие транспортно-транзитного сектора экономики имеет большое значение для всех стран-участников ЕАЭС. Однако складывается впечатление, что в настоящее время такое развитие происходит не в результате реализации совместных проектов по созданию транспортной инфраструктуры и предложению конкурентных перевозочных технологий, а самостоятельно, более того, за счет друг друга.

*Создание и функционирование АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) без наделения его реальными активами («лёгкий» вариант).* Неблагоприятным фактором, касающимся перспектив развития евроазиатского контейнерного транзита, стала инициированная новым руководством ОАО «РЖД» и казахстанскими компаниями смена формата образования и деятельности АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК). Из масштабного интеграционного проекта, крупной, наделенной собственностью и реально функционирующей структуры ОТЛК перешла в разряд сервисных компаний.

В её акционерный капитал не будут вноситься реальные транспортные активы (терминалы, подвижной состав, контейнеры и пр.), ОАО «РЖД» выводит из ОТЛК акции своих дочерних

компаний ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «РЖД Логистика». Транспортные компании из Казахстана и Белоруссии освобождены от необходимости доводить свои доли в акционерном капитале ОТЛК до паритетных с российским вкладом. Кроме того, они будут управлять своими таможенными терминалами самостоятельно. При прежних условиях формирования компании, представляющие Казахстан и Белоруссию, теряли непосредственное управление своими таможенными терминалами.

Изначально образование ОТЛК было продиктовано, в т. ч., текущими политическими и бизнес-интересами. Например, внесение акций ПАО «ТрансКонтейнер» в акционерный капитал ОТЛК во многом было обусловлено стремлением бывшего руководства ОАО «РЖД» во главе с президентом компании В. Якуниным не допустить приватизации главного контейнерного оператора страны. После смены руководства ОАО «РЖД» возобладали более либеральный подход к приватизации, учитывающий интересы иных участников транспортного рынка. В сложившихся экономической ситуации «легкий» вариант (без внесения активов) стал выглядеть более динамичным, гибким, выгодным, дающим возможность «привлечь большее количество операторов и не создавать конфликта интересов» [5].

Изменение формата ОТЛК не только отражает сложность интеграционных процессов в ЕАЭС, но и свидетельствует о приоритетности укрупнительного подхода к созданию и функционированию новых компаний, а также является результатом лоббистских усилий конкретных бизнес-групп. Заместитель председателя комитета по логистике ТПП РФ Л. Симонова указывает на то, что «нужно учитывать “особые” отношения Казахстана и Китая и четко понимать, что создание ОТЛК вряд ли способно существенно изменить ситуацию и повысить роль России в обслуживании транзитного потока из Китая в Европу, идущего по территории Казахстана» [6].

### 1. Россия и Казахстан: проблемы сопряжения социально-экономического развития

1. Структуры экономик России и Казахстана во многом схожи (табл. 1–2), более того, в Республике Казахстан добывается больше нефти в расчёте на душу населения, поэтому проекты диверсификации производственной деятельности, несмотря на множество принятых программ, осуществляются с не меньшим трудом, чем в России. Внешние шоки, прежде всего, падение цен на углеводороды, вызвали замедление темпов роста (и уменьшение) ВВП двух стран. Однако девальвация национальной валюты в Казахстане произошла позже, чем в России, что вызвало временный эффект дешёвого рубля. Последствием стала массовая скупка казахстанскими экономическими агентами российских активов, недвижимости, товаров.

Таблица 1

#### ВВП и структура валовой добавленной стоимости (ВДС) России в период 1991–2015 гг. [1]

Годы	У - ВВП в индексах	ВВП, млрд долл.	ВДС	Промышленность	Сельское, лесное и рыбное хозяйство	Строительство	Услуги
1991	100	2411	100 <sup>1</sup>	39,4 <sup>2</sup>	14,0	9,4	37,2
1992	85,5	98,7	100 <sup>1</sup>	35,0 <sup>2</sup>	7,2	6,3	51,5
1995	65,4	313,7	100 <sup>1</sup>	28,4 <sup>2</sup>	7,5	9,1	55,0
2000	70,8	259,7	100 <sup>1</sup>	31,9 <sup>2</sup>	6,7	6,6	54,8
2001	74,4	306,6	100 <sup>1</sup>	29,0 <sup>2</sup>	6,8	7,4	56,8
2005	95,4	764,1	100	32,7	5,0	5,3	57,0
2010	113,4	1525	100	31,0	4,0	5,7	59,3
2011	118,3	2034	100	30,6	4,3	6,6	58,5
2012	122,4	2154	100	31,5	3,4	6,1	59
2013	124	2232	100	29,0	4,0	7,2	59,8
2014	124,9	2053	100	29,3	4,2	6,5	60,0
2015	120,3	1332	100	26,7	4,6	5,9	62,8

<sup>1</sup> До исключения услуг финансового посредничества, измеряемых косвенным образом.

<sup>2</sup> Включая прочие виды деятельности сферы материального производства.

Таблица 2

**ВВП и структура валовой добавленной стоимости (ВДС)  
Казахстана в период 1991–2015 гг. [1]**

Годы	У - ВВП в индексах	ВВП, млрд долл.	ВДС	Промышленность	Сельское, лесное и рыбное хозяйство	Строительство	Услуги
1991	100	148	100	26,4	28,6	8,9	36,1
1995	69	16,6	100	24,5	12,8	6,7	56,0
2000	78	18,3	100	34,6	8,6	5,5	51,3
2005	127,7	57,1	100	31,0	6,6	8,2	54,2
2010	172,7	148,1	100	33,2	4,5	7,7	54,6
2011	185,2	200,4	100	33,8	5,5	7,1	53,6
2012	193,7	215,9	100	32,8	4,7	6,7	55,8
2013	204,9	243,8	100	30,4	4,9	6,5	58,2
2014	213,3	227,4	100	29,5	4,7	6,4	59,4
2015	215,9	184,4	100	26,6	5,0	6,6	61,8

2. *Сопряжение функционирования трубопроводных систем и систем товародвижения.* Экспорт российской нефти в Китай через Казахстан осуществляются путём поставки нефти компанией «Роснефть» на Павлодарский НПЗ, а Казахстан в качестве компенсации поставляет свою нефть в Китай по нефтепроводу Атасу – Алашанькоу. По экспертным данным, такие поставки более выгодны, чем при использовании альтернативных маршрутов. В настоящее время поставки НК «Роснефть» в Китай осуществляются также танкерами через нефтяной терминал Козьмино на Дальнем Востоке и по нефтепроводу Сковородино – Мохэ.

Такие схемы поставок можно применять и на рынке зерна в целях сокращения транспортных плеч доставки российского зерна в южном направлении, в страны и порты Персидского залива. Создание зернового пула с организацией мощных зерновых терминалов на территории Казахстана не только послужит обеспечением реальной евразийской интеграции, но и станет ответом на транзитные амбиции Ирана в этой области.

3. *Институциональное оформление интеграционных процессов* требует предоставления равного доступа перевозчиков одной страны на рынок транспортных услуг другой страны, что может оказывать противоречивое влияние на экономическую безопасность инфраструктурных систем двух стран. В ходе формирования единого транспортного пространства национальная железнодорожная компания Казахстана АО «Казахстан темир жолы» (КТЖ) окажется в ситуации не только более тесного сотрудничества, но и острой конкуренции с ОАО «РЖД», частными компаниями – операторами подвижного состава.

Координация транспортной политики в области железнодорожных перевозок грузов и пассажиров позволит:

- оптимизировать загрузку различных участков национальной сети железных дорог;
- усовершенствовать график движения транзитных перевозок;
- создать единые правовые и технологические условия движения грузов и пассажиров.

Основной продукцией, перевозимой из Казахстана и других стран Центральной Азии в Россию и далее в страны Европы автомобильным транспортом, являются овощи и фрукты. Места зарождения этих грузопотоков во многом обуславливают преимущества местных автоперевозчиков. При этом на обратном пути они могут взять попутный груз по демпинговым тарифам. Для российских перевозчиков доступ к этим грузопотокам возможен путём создания совместных российско-казахстанских автотранспортных предприятий. Между тем защита собственных автомобильных перевозчиков — неотъемлемая часть транспортной политики Казахстана, в частности, власти страны сократили таможенные ставки на ввоз грузовых автомобилей, поспособствовали распространению лизинговых схем приобретения автотранспортной техники.

Республика жестко отстаивает собственные интересы в сфере транзитных перевозок. Ка-

захстан активно проводит политику по затруднению и увеличению стоимости доступа российских компаний на рынок перевозок грузов автомобильным транспортом по территории республики, навязывает дополнительные дорогостоящие услуги российским транзитным перевозчикам (например, сопровождение грузов).

4. *Диверсификация маршрутов экспортных поставок.* Исторически, географически и экономически транспортно-коммуникационная инфраструктура Казахстана тесно связана (замыкается) с российскими путями сообщения. Однако республика активно проводит политику диверсификации маршрутов выхода на мировые рынки, что обусловлено:

– необходимостью инфраструктурного обеспечения роста объёмов экспортно-импортных и транзитных грузопотоков;

– стремлением к независимости внешнеэкономической деятельности;

– возможностью привлечения инвестиций и средств на выгодных условиях из Китая, от международных институтов развития и других источников, ориентирующихся на финансирование (кредитование) реализации инфраструктурных проектов.

5. *Самостоятельная транспортно-транзитная политика Казахстана.*

5.1. *Программы развития.* Казахстан реализует собственные проекты развития транспортно-транзитного потенциала, во многом не зависящие от России и зачастую конкурирующие с российскими проектами. В 2014 г. в Казахстане была объявлена Программа развития и реализации транспортно-транзитного потенциала страны «Нурлы жол – Путь в будущее». С 1 января 2016 г. начался этап практической реализации Плана нации «100 конкретных шагов по реализации 5 институциональных реформ», который, помимо прочего, предусматривает дерегулирование контейнерных перевозок, что позволит в ближайшие 5 лет увеличить их объёмы более чем на 500 тыс. тонн [7].

Государственная политика Казахстана направлена на создание мультимодального Евразийского трансконтинентального коридора и логистического хаба. Этому способствуют особенности реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шёлкового пути», который затрагивает многие страны, но Казахстан наряду с Ираном и Пакистаном находится в числе приоритетных государств. На статус «Сердца Евразии» и важных торговых пунктов на древнем Великом Шёлковом пути претендуют и российские регионы, в частности, Челябинская и Оренбургская области.

5.2. *Инфраструктурное обеспечение.* В целях выполнения этих задач Казахстан сформировал сеть железных дорог в направлениях Китай – Европа и Север – Юг. За последние 6 лет было построено 1700 км новых железнодорожных линий. Завершено строительство железных дорог «Узень – госграница с Туркменистаном» и «Жетыген – Коргас – Государственная граница Республики Казахстан» с вводом второго пограничного перехода с КНР – ст. Алтынколь. Введена в эксплуатацию новая железная дорога «Жезказган – Бейнеу», которая обеспечит прямой выход грузов из центрального региона Казахстана и ст. Достык на запад Казахстана и далее в Европу.

5.3. *Активное участие Казахстана в развитии МТК в обход территории России.* Прежде всего, речь идёт об МТК ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). В рамках развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана в обход России АО «KTZ Express» подписала соглашение о развитии международных интермодальных перевозок в направлении Азия – Европа – Азия с крупнейшей транспортно-экспедиционной компанией Венгрии «Rail Cargo Hungaria Zrt». Благодаря этому обе компании смогут развивать мультимодальный сервис по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, при этом планируется использовать возможности пограничных станций (казахстанских – Достык и Алтынколь, венгерских – Захонь и Эперешке), инфраструктуры транспортно-логистических центров в Астане и Шымкенте, мультимодального комплекса портов Курык и Актау и крупнейшего интермодального терминала Rail Cargo Terminal – ЗАО БИЛК. Следует заметить, что при этом будут активно использоваться порты и железнодорожная инфраструктура Украины.

5.4. *Увеличение объёмов транзитных перевозок контейнеров.* В рамках проекта Евразийского трансконтинентального коридора Казахстан рассчитывает увеличить объём транзитных перевозок на 80% к 2020 г. В 2011 г. железнодорожным транспортом в сообщении Китай – Европа через территорию Казахстана было перевезено 1,1 тыс. ДФЭ. По итогам 2015 г. в

направлении Китай – Европа перевезено 47,4 тыс. ДФЭ, что в два раза превосходило объём 2014 г. В 2016 г. ожидаемый объём перевозок в направлении КНР – ЕС должен составить около 95 тыс. ДФЭ.

Свою роль в увеличении объёмов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом играет запуск новых контейнерных поездов в направлении России, Ирана и стран Южного Кавказа. В области институционального оформления достигнута договоренность с Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана и железными дорогами Исламской Республики Иран об установлении льготных тарифных условий для перевозки из России зерна, черных металлов, алюминия, асбеста в/через Иран, а также единых ставок по территориям Казахстана, Туркменистана и Ирана для контейнерных поездов из Китая в Иран и транзитом через его территорию по новой железнодорожной линии Узень – Болашак – Берекет – Горган.

В 2015 г. доходы КТЖ от осуществления транзитных перевозок составили 706 млн долл. (30% от всех доходов). В среднесрочной перспективе ставится задача довести этот показатель до 50%.

К 2020 г. КТЖ планирует довести объём перевозок контейнеров до 800 тыс. ДФЭ, а по самым оптимистическим прогнозам — до 1,9 млн ДФЭ в год. В национальной железнодорожной компании, ссылаясь на расчёты консультационной компании McKinsey & Company, отмечают, что потенциал прироста контейнерного транзита через территорию РК оценивается в 1,7 млн ДФЭ в год к 2020 г., в т. ч. по направлениям:

1. Европа – Китай – 650 тыс. ДФЭ;
2. Китай – Кавказ/Турция/Южная Европа – 300 тыс. ДФЭ;
3. Север – Юг – 563 тыс. ДФЭ (в т. ч. Китай – Персидский залив – 350 тыс. ДФЭ);
4. Россия – Центральная Азия – 200 тыс. ДФЭ [8].

*5.5. Развитие морских портов на Каспийском море.* В порту Актау проводится работа по увеличению мощностей перевалки грузов с 16,5 млн тонн до 25 млн тонн в год.

В 2013 г. на базе КТЖ была создана судоходная компания «KTZ Express Shipping», которая приобрела два сухогрузных судна дедвейтом 5000 тонн для перевозки зерна, металлопродукции и других видов генеральных грузов, экспортируемых через порт Актау. В 2016 г. флот пополнился сухогрузами «Жібек жолы» и «Атамекен», а к 2020 г. будет доведён до 20 единиц. Основы полагающим стал принцип: «свой груз – свой порт – свой флот».

В 2016 г. КТЖ заключило контракт с судостроительной верфью Uljanik (Хорватия) на строительство двух железнодорожных паромов. Паромный сервис обеспечит транспортную связь между Китаем и Европой в обход России через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. Для реализации этих планов на Каспии реализуется проект по строительству паромного комплекса в порту Курык, открытие которого было запланировано на декабрь 2016 г.

*5.6. Планы по созданию совместных предприятий и терминалов в иностранных портах – грузообразующих центрах.*

Китай, терминал в порту Ляньюньган. В 2015 г. в терминале порта Ляньюньган было обработано 193 тыс. ДФЭ. Ведётся подготовительная работа по созданию терминальных мощностей порта Ляньюньган общей площадью 450 га, что позволит увеличить объём консолидации грузов до 2,2 млн ДФЭ к 2020 г. [9]. Наличие совместного терминала в порту Ляньюньган привлекает грузовладельцев и из Южной Кореи, на которых рассчитывают и российские компании, развивая транспортно-транзитные сервисы на Дальнем Востоке.

Использование совместного казахстанско-китайского терминала в порту Ляньюньган увязано с развитием также СЭЗ (специальная экономическая зона) «Хоргос – Восточные ворота». В 2013 г. китайские строители полностью завершили реконструкцию автомобильной транс Ляньюньган – Хоргос протяженностью 3,4 тыс. км. Казахстан планировал ввести свой участок автомагистрали в 2016 г. Работы осуществляются в рамках развития автомобильного МТК «Европа – Западный Китай»

Иран, терминал в порту Бендер-Аббас. Компании из Казахстана и Ирана планирует совместное строительство терминала в морском порту Бендер-Аббас и объектов инфраструктуры по принципу сухого порта вблизи станции Инче-Бурун. Таким образом, происходит создание центров консолидации и распределения грузопотоков в основных морских портах Евразии, в т. ч. в портах Персидского залива.

Эстония, терминалы в таллинском порту Палдиски. Дочерняя компания КТЖ – АО «KTZ

Express» ведёт переговоры по использованию транспортно-логистической инфраструктуры в странах Балтии. Планируется создание совместного предприятия, строительство транзитного центра и терминалов в Северном порту Палдиски (Таллинн, Эстония), который будет использоваться для поставок товаров на скандинавский рынок. Этот порт на Балтийском море будет дополнять уже существующий казахстанский терминал в порту Вентспилс (Латвия).

Казахстанские компании приходят и на российский рынок транспортно-логистических услуг. В настоящее время «KTZ Express» реализует проект строительства мультимодального транспортно-логистического комплекса в Домодедовском районе Московской области совместно с российской девелоперской компанией «Coalco». Аналогичные проекты компания осуществляет в Турции.

5.7. *Создание автомобильного МТК «Европа – Западный Китай».* Китайский участок автомобильного коридора протяжённостью 3425 км полностью построен, Казахстан должен был завершить работы на своём участке в 2016 г. Примечательно, что строительство последних участков коридора осуществит АО «НК «КазАвтоЖол», которое находится в доверительном управлении КТЖ. Таким образом, по факту, железнодорожная компания является координатором совместного развития перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта, что является несомненным преимуществом казахстанской компании. В целом почти весь транспортный сектор республики регулируется холдингом по управлению государственными активами – ФНБ «Самрук-Казына», что, при прочих равных, облегчает переговорный процесс по реализации совместных российско-казахстанских инфраструктурных проектов и создание совместных предприятий.

Российская сторона (протяженность её части трассы — 2233 км) затягивает проведение работ и планирует сдать последние реконструированные участки МТК к 2019–2020 гг. Налицо отсутствие синхронности в действиях партнёров по проекту, что снижает его эффективность.

5.8. *Ограниченный срок действия программы «Нурлы жол – Новый путь».* Отмечается, что программа «Нурлы жол» является, прежде всего, антикризисной и только во вторую очередь направлена на развитие транспортно-транзитной системы страны. Действие программы заканчивается в 2019 г., последние проекты должны быть закончены в 2020 г. Кроме того, большая часть средств на дорожное строительство привлекается из внешних источников, что увеличивает долговую нагрузку правительства. Все эти факторы вынуждают с опасением смотреть на дальнейшие перспективы транспортно-дорожного комплекса Казахстана [10].

6. *Противоречия в области воздушного транспорта.* Получили известность конфликты по поводу взимания платы с казахстанских воздушных перевозчиков за полёты по транссибирским маршрутам и недопущению на рынок воздушных перевозок Казахстана других российских авиакомпаний, кроме «Аэрофлота».

В марте 2016 г. авиационные власти России отказались разрешить казахстанской национальной авиакомпании Air Astana безвозмездно летать по транссибирскому маршруту в Улан-Батор, чтобы не создавать прецедент пролёта иностранных компаний без уплаты платежей (роялти). Кроме того, Россия требовала назначить второго перевозчика для полетов между странами, на что Казахстан не согласился по причине отсутствия в стране второй конкурентоспособной авиакомпании. Стратегия Air Astana строится на развитии полётов по маршруту Восточная Азия – Ближний Восток, при этом альтернативы полётам через Россию (например, через территорию КНР) пока не просматривается.

Вообще, Россия выступает за либерализацию воздушного сообщения, введения принципа «открытого неба» внутри ЕАЭС. Так, Минтранс РФ направил властям Казахстана проект концепции «открытого неба», который может стать основой взаимодействия для создания единого воздушного пространства между странами ЕАЭС (РФ, Белоруссия, Казахстан, Армения, Киргизия).

С другой стороны, Минтранс России неоправданно затянул сроки ратификации Монреальской конвенции перевозок воздушным транспортом<sup>2</sup>, упрощающей процедуры оформления авиаперевозок грузов и пассажиров. Промедление в решении этого вопроса может привести к

<sup>2</sup> Монреальская конвенция перевозок воздушным транспортом принята в 1999 г., вступила в силу в 2003 г., её участниками уже являются 119 государств. Документ унифицирует правила международных воздушных перевозок, обеспечивает защиту интересов потребителей, предполагает внедрение электронного оформления авиагрузов, стандарта e-freight и электронного таможенного оформления.

сокращению транзитного потенциала России: грузопотоки могут уйти в Казахстан, который уже присоединился к конвенции.

7. *Конкуренция на зарубежных рынках в области транспортного машиностроения.* Казахстан является конкурентом России на рынке продукции железнодорожного машиностроения. Так, в настоящее время обсуждается возможность поставок для иранских железных дорог тепловозов серии «Evolution», пассажирских электровозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов производства ТОО «Тулпар-Тальго», рельсов и стрелочных переводов, произведённых и собранных на казахстанских предприятиях.

## 2. Россия и Белоруссия: проблемы сопряжения социально-экономического развития

Республика Беларусь — экспортно-ориентированное государство с развитой промышленностью, сектором услуг и сельским хозяйством. По итогам 2015 г. белорусская экономика упала на 3,9% по сравнению с 2014 г. В денежном выражении ВВП Беларуси составил 869,7 трлн руб. (53,5 млрд долл.). Объем выпуска промышленной продукции снизился на 6,6% (в деньгах — 729 трлн руб. или 44,9 млрд долл.) и составил 193,6 от уровня 1991 г. Выпуск сельскохозяйственной продукции хозяйствами всех категорий собственности уменьшился на 2,8% (табл. 3).

Таблица 3

**ВВП и структура валовой добавленной стоимости (ВДС)  
Беларуси в период 1991–2015 гг. [1]**

Годы	У - ВВП в индексах	ВВП, млрд долл.	ВДС	Промышленность	Сельское, лесное и рыбное хозяйство	Строительство	Услуги
1991	100	150,2	100	41,5 <sup>2</sup>	20,6	7,7	30,2
1992	90,4	4,8	100	39,8 <sup>2</sup>	23,1	7,1	30,0
1993	83,5	3,1	100	27,6 <sup>2</sup>	16,8	7,7	47,9
1995	69	10,5	100	29,8 <sup>2</sup>	16,8	5,8	47,6
2000	78	11,4	100	31,0 <sup>2</sup>	13,9	7,4	47,7
2005	127,7	30,2	100	35,8	9,8	7,7	46,8
2010	182,8	54,9	100	30,2	10,2	10,6	49,0
2011	192,8	58,8	100	33,9	9,1	7,3	49,7
2012	196,1	63,4	100	33,5	9,5	8,3	48,7
2013	198,1	72,4	100	29,6	7,9	11,3	51,1
2014	201,4	75,8	100	28,6	8,4	11,7	51,4
2015	193,6	53,5	100	29,5	7,5	9,3	53,6

Отношения России с Белоруссией являются более тесными, чем отношения России с любой другой страной на постсоветском пространстве. Однако реальные итоги интеграции и сотрудничества двух стран пока далеки от тех целей, которые были озвучены в многочисленных двух- и многосторонних соглашениях. Прежде всего, необходимо отметить высокую степень политизированности российско-белорусских отношений, связанную с важным геостратегическим положением Белоруссии как западного форпоста России.

1. *Нефтегазовые споры* касаются:

- объёмов поставок, порядка расчета и изменения стоимости газа и нефти;
- уровня транзитных тарифов, методики их расчёта и объёмов прокачки;
- погашения задолженности за поставленные углеводороды;
- получения субсидий, компенсационных выплат и льготных кредитов из Евразийского фонда стабилизации и развития, находящегося под управлением ЕАБР.

Во время газового конфликта в 2010 г., когда Белоруссия накопила около 200 млн долл. долга, «Газпром» на несколько дней сократил подачу газа в страну.

В настоящее время противоречия между странами в этой сфере сводятся к:

1) Сокращению поставок нефти в Белоруссию в целях возврата долга «Газпрому» в размере 425 млн долл. Сокращения поставок нефти со стороны России, которым нет альтернативы, крайне невыгодны для Белоруссии, так как грозят потерями от простоя заводов и снижения переработки. Президент Белоруссии А. Лукашенко потребовал заместить сокращение поставок российской нефти в страну альтернативными вариантами.

2) Согласно Белоруссии оплатить долг за газ при условии выделения новых траншей кредита из Евразийского фонда стабилизации и развития ЕАЭС, а также предоставления субсидии в виде 300 млн долл. ежегодной компенсации за высокие цены на газ. Механизм предоставления субсидии должен быть следующим: в белорусский бюджет зачисляются пошлины от экспорта поставляемой в страну российской нефти (так это происходит и с выработанными из нее нефтепродуктами). При нынешней цене на нефть «льготный объём» для формирования субсидии 300 млн долл. может составить примерно 3 млн тонн в год [11].

3) Спорам вокруг транзитных тарифов на прокачку нефти. Белорусские власти намерены повысить транзитные тарифы на 20,5%, российская сторона согласна с ростом тарифов на 5,5%.

4) Ухудшению взаимоотношений между РФ и Белоруссией может произойти после проведения в России налогового манёвра в виде снижения (обнуления) экспортной пошлины на нефть, компенсируемого ростом поступлений от налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ). Для Белоруссии, которая и в настоящее время получает российскую нефть беспошлинно, российский налоговый маневр означает рост цен на нефть.

5) Установлению пониженных (по сравнению с мировым уровнем) цен на российский газ для Белоруссии требует компенсации «Газпрому» выпадающих по этой причине доходов из государственного бюджета России: в 2016 г. необходимо выплатить 25 млрд руб., в 2017 г. размер газовой субсидии может составить 56 млрд руб.

2. *Проблемы совместного трейдинга минеральных удобрений на мировых рынках.* В 2013 г. российская компания «Уралкалий» отказалась от совместного с компанией «Беларуськалий» трейдинга минеральных удобрений. Под воздействием конкуренции цены на минеральные удобрения в рамках долгосрочных контрактов с двумя ключевыми потребителями — Китаем и Индией — упали. В настоящее время российские компании вынуждены ориентироваться на уровень цен, установленных в результате договорённостей с Китаем и Индией трейдинговой структуры «Беларуськалия» — Белорусской калийной компании (БКК).

3. *Независимая транспортно-транзитная политика Белоруссии.* Белоруссия стала главным получателем выгод от большинства транспортно-транзитных и санкционных конфликтов, затрагивающих интересы России. Кроме того, страна активно участвует в китайском проекте ЭПШП, строя альтернативные российским транспортно-логистические центры на своей территории<sup>3</sup>. Белоруссия активно контактирует с Украиной и странами Балтии в области развития собственной транспортно-транзитной системы. В рамках концепции ЭПШП происходит создание китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень», который может стать крупнейшим в Европе. Его транспортное обслуживание является приоритетным проектом для Белорусской железной дороги (БЖД). Особое внимание уделяется электрификации участков и их модернизации, повышению скоростей на модернизируемых направлениях и применению подвижного состава нового поколения. В мае 2016 г. в индустриальный парк прибыл первый контейнерный состав, проследовавший по маршруту Баодин (провинция Хэбэй, КНР) – Колядичи (Минск, Белоруссия) и доставивший на 28 платформах 43 сорокафутовых контейнера с металлоконструкциями для строительства парка. Таким образом, уже в ходе его сооружения отрабатываются маршруты и перевозочные технологии. Привлечением инвестиций в парк, строительством инфраструктуры, управлением недвижимостью и землёй, а также рядом других функций занимается китайско-белорусское совместное ЗАО «Компания по развитию индустриального парка», доля Белоруссии в предприятии составляет 40%, Китая — 60%.

4. *Участие российских компаний в развитии транзитных перевозок по территории Белоруссии.* Развитие ТТС Белоруссии происходит и при участии российских компаний. В частно-

<sup>3</sup> Вообще, стратегия Китая заключается в том, чтобы на расстоянии 1–2 тыс. км друг от друга создать несколько параллельных транспортных коридоров в целях обеспечения наибольшей эффективности, независимости и безопасности перевозок.

сти, речь идёт совместной работе по доставке продуктов питания в рефконтейнерах. Российская группа группы компаний «Термокон» и ГП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» БЖД осуществляют перевозки скоропортящихся грузов по маршруту Калининград – Москва – Калининград. Российско-белорусским проектом является и запуск пассажирского поезда Москва – Берлин с использованием инновационного состава «Гальго» испанского производства, что сократило время в пути до 16–17 часов вместо 28. В Бресте спроектировано и построено путевое устройство для автоматического перехода с российской на европейскую железнодорожную колею.

### **Заключение**

Процесс евразийской интеграции подвергается испытаниям в ходе российско-украинского конфликта. С начала 2016 г. Россия ввела требование поставлять украинские товары, направляемые в Казахстан (а с июля и в Кыргызстан) только через территорию Белоруссии, при этом грузовые автомобили должны использовать метки системы ГЛОНАСС, следовать по установленному маршруту в сопровождении представителей таможенной службы. Кроме того, по территории России запрещены транзитные перевозки товаров, попавших под введённые в августе 2014 г. российские контрсанкции, и тех, пошлины на которые в ЕАЭС выше нуля. В связи с этим Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан рекомендовало перевозчикам, выполняющим международные перевозки из Украины в Казахстан, с 1 июля 2016 г. пользоваться маршрутами в обход России через Грузию и Азербайджан, а также через Турцию, Иран, Туркменистан и Узбекистан. Таким образом, российские решения способствуют развитию перевозок по маршруту «Южного Шёлкового пути» (Украина – Грузия – Азербайджан – Казахстан – Китай).

Развивая транспортно-коммуникационные связи с Украиной, Белоруссия также способствует активизации перевозок грузов по маршрутам в обход территории России. Например, в 2017 г. ПАО «Укрзалізниця» (УЗ) планирует завершить работы по электрификации сообщения с Белоруссией, в частности, участка Овруч – Коростень – Выступовичи/Словечно (госграница). По оценке УЗ, реализация проекта позволит создать маршрут Белоруссия – Чёрное море, полностью электрифицированный переменным током. Электрификация проводится в рамках развития проекта курсирования контейнерного поезда «Викинг» (Балтийское море – Чёрное море), в т. ч. для его состыковки с маршрутом «Южного Шёлкового пути». Примечательно, что финансирование проекта планируется осуществлять за счёт средств международных финансовых институтов. БЖД, в свою очередь, планирует электрифицировать линию Барбаров – Калинковичи – госграница в целях улучшения условий перевозок белорусских нефтепродуктов в направлении Украины.

В целом реальная интеграция экономик стран-членов ЕАЭС существует только на рынке труда. Продолжается процесс формирования институциональных основ взаимодействия России и Казахстана, России и Белоруссии в рамках евразийской интеграции. Реально сблизить страны можно только путём осуществления совместных проектов в реальном секторе экономики. Упор следовало бы делать не просто на экспорт, а на развитие технологического сотрудничества и создание партнерских, кооперационных связей. Чтобы налаживать такие цепочки, нужно, чтобы российские компании могли владеть активами на территории Казахстана, а казахстанские — в России. По нашему мнению, только появление предприятий в совместной собственности позволит странам создать единое транспортное пространство.

Большим конкурентным преимуществом Казахстана является владение казахстанскими компаниями терминалом в китайском порту Ляньюньган, планы совместного с Ираном строительства терминала в морском порту Бендер-Аббас. Российским транспортно-логистическим компаниям также следует активизировать своё участие в установлении контроля над точками зарождения и концентрации грузопотоков и/или активно интегрировать свою деятельность с казахстанскими партнёрами. Большинство проблем на пути сопряжения социально-экономического развития России, Казахстана и Белоруссии будет решено посредством углубления интеграционных связей вплоть до проведения единой денежно-кредитной политики (ДКП), что, однако, возможно лишь в отдалённой перспективе.

## Литература

1. 25 лет СНГ 1991–2010 гг.: стат. сб. / МСК СНГ. — М., 2015.
2. Об итогах и перспективах социально-экономического развития государств-членов ЕАЭС и мерах, предпринятых государствами-членами в области макроэкономической политики : годовой доклад за 2015 г. — М. : ЕЭК, 2016.
3. Винокурова, Е. От Ханоя до Дублина : интервью директора центра интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ) // Эксперт Казахстан. 2016. №23 (567). 5 декабря–19 декабря. [Электронный ресурс]. — URL : <http://expertonline.kz/a14645/> (дата обращения: 20.01.2017), свободный. — Загл. с экрана.
4. Боярский, А. Хитрая еда // Коммерсантъ Деньги. 2014. № 49 от 15.12. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.kommersant.ru/doc/2624279>. (дата обращения: 20.01.2017), свободный. — Загл. с экрана.
5. Можаровская, А. Возможная смена формата ОТЛК // РЖД-Партнер. 21.01.2016. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrastruktura/vozmozhnaia-smena-formata-otlk/> (дата обращения: 21.01.2016), свободный. — Загл. с экрана.
6. Симонова, Л. Говорить об ОТЛК как единой компании еще рано // РЖД-Партнер. 09.02.2016. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/govorit-ob-otlk-kak-edinoi-kompanii-eshe-rano/> (дата обращения: 16.02.2016), свободный. — Загл. с экрана.
7. План нации — путь к казахстанской мечте : статья главы государства / Официальный сайт президента Республики Казахстан. 6 января 2016. [Электронный ресурс]. — URL : [http://www.akorda.kz/ru/events/akorda\\_news/press\\_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte](http://www.akorda.kz/ru/events/akorda_news/press_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte) (дата обращения: 20.01.2017), свободный. — Загл. с экрана.
8. Касымов, А. Путь к транзиту // Эксперт Казахстан. 2016. № 17 (561). 26 сентября–2 октября. [Электронный ресурс]. — URL : <http://expertonline.kz/a14508/> (дата обращения: 11.11.2016), свободный. — Загл. с экрана.
9. Ставка на транзит // Эксперт Казахстан. 2016. № 15 (559). 22 августа–4 сентября. [Электронный ресурс]. — URL : <http://expertonline.kz/a14465/> (дата обращения: 11.11.2016).
10. Домнин, С. Поворот на автобан // Эксперт Казахстан. 2016. № 20 (564). 31 октября–14 ноября. [Электронный ресурс]. — URL : <http://expertonline.kz/a14569/> (дата обращения: 11.11.2016), свободный. — Загл. с экрана.
11. Барсуков, Ю., Мордюшенко, О. Союзное газодарство // Коммерсантъ. 2016. № 234. 16.12. С. 1. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.kommersant.ru/doc/3171494>. (дата обращения: 20.01.2017), свободный. — Загл. с экрана.
12. Дохолян, С. В. Концептуальные подходы к достижению устойчивого экономического развития региона, как социо-экономико-экологической системы / С.В. Дохолян, А.М. Садыкова, А.С. Дохолян // Апробация. 2015. № 5. С. 60–66.
13. Дохолян, С. В. Мотивационный менеджмент на предприятиях машиностроительного комплекса / С.В. Дохолян, К.Г. Асриянц. — Махачкала : Изд-во ИСЭИ ДНЦ РАН, 2005.
14. Дохолян, С. В. Стратегический подход к формированию и реализации региональной социально-экономической политики // Экономика и предпринимательство. 2013. № 9. С. 139–144.
15. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Развитие транзитной экономики — основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. — М. : ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2016.
16. Зоидов, К. Х., Медков, А. А., Зоидов, З. К. Государственно-частное партнёрство — основа стабильности, развития и экономической безопасности транспортно-транзитной системы России ; под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. — М. : ИПР РАН, 2016.
17. Зоидов, К. Х., Ионичева, В. Н., Медков, А. А. Современные проблемы и перспективы развития Евразийской экономической интеграции в условиях нестабильности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 9(47). С. 247–258.
18. Зоидов, К. Х., Янкаускас, К. С. Формирование эффективной модели регулирования финансово-бюджетных отношений между федеральными и региональными уровнями в условиях интеграции и нестабильности. Часть I // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 3(65). С. 114–128.
19. Зоидов, К. Х., Янкаускас, К. С. Формирование эффективной модели регулирования финансово-бюджетных отношений между федеральными и региональными уровнями в условиях интеграции и нестабильности. Часть II // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 4(66). С. 82–94.
20. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики / В.З. Петросяни, С.В. Дохолян, Д.В. Петросяни, А.А. Баширова ; под общ. ред. д.э.н., проф. В.З. Петросяни / РАН; Дагестан. науч. центр; Ин-т соц.-экон. исследований. — М. : Экономика, 2011.
21. Цветков, В. А., Аносов, А. В., Зоидов, К. Х. Формирование модели регулирования финансово-бюджетного отношения в условиях глобальной нестабильности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 9(47). С. 82–90.
22. Цветков, В. А., Аносов, А. В., Зоидов, К. Х. Цикличность динамики финансового рынка в странах мирового экономического пространства в условиях нестабильности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 11(49). С. 173–183.
23. Цветков, В. А., Логинов, Е. Л. Цели и организационная модель манипулятивного обрушения цен на нефть — 2014 : аналитический доклад. — М. : ЦЭМИ РАН / ИПР РАН, 2015.
24. Цветков, В. А., Логинов, Е. Л. Системная финансовая нестабильность в экономике Китая : в каком направлении движется китайский «локомотив» развития мировой экономики? : аналитический до-

клад. — М. : ИПР РАН, 2015.

25. Цветков, В. А. Меры по поддержке населения и реального сектора экономики России в условиях кризиса // *Вестник Финансового университета*. 2015. № 3 (87). С. 73–78.

26. Цветков, В. А. Пять проблем экономической безопасности и экономического роста в современной России // *Вестник Финансового университета*, 2016. № 2. С. 6–15.

27. Tsvetkov, V. A. Economic security and economic growth in modern Russia : five key problems // *Review of Business and Economics Studies*. 2016. No. 2. С. 5–14.

28. Alchian, A. A. Uncertainty, Evolution and Economic Theory // *Journal of Political Economy*. 1950. Vol. 58. P. 211–221.

29. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. — М. : Finstatinform, 2000.

30. The Conference Board Total Economy Database, September 2010. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase/> (дата обращения 15.10.2016), free. — The title screen.

### References:

1. 25 years of CIS period from 1991 to 2010 : stat. coll. / MSK CIS. — М., 2015.

2. Annual report for 2015 on the results and prospects for socio-economic development of the member States of the EAEC and the measures taken by member States in the area of macroeconomic policy. — М. : EEK, 2016.

3. Vinokurova, E. From Hanoi to Dublin. Interview Director of the EDB center for integration studies (TSII) // *Expert Kazakhstan*. 2016. No. 23 (567) December 5–December 19. [Electronic resource]. — URL : <http://expertonline.kz/a14645/> (accessed: 20.01.2017), free. The title screen.

4. Boyarsky, A. Cunnning food // *Kommersant Dengi*. 2014. No.49. 15.12. [Electronic resource]. — URL : <http://www.kommersant.doc/2624279.> (Yes-the treatment: 20.01.2017), free. The title screen.

5. Mozharovskiy, A. Potential format change UTLC // *RZD-Partner*. 21.01.2016. [Electronic resource]. — URL : <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrastruktura/vozmozhnaia-smena-formata-otlk/> (date of increments: 21.01.2016), free. The title screen.

6. Simonova, L. To Talk about the UTLC as a single company even before // *RZD-Partner*. 09.02.2016. [Electronic resource]. — URL : <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/govorit-ob-otlk-kak-edinoi-kompanii-eshche-rano/> (accessed: 16.02.2016), free. The title screen.

7. the Plan — the Path to the Kazakhstani dream : the article / Official website of the President of the Republic of Kazakhstan. January 6, 2016. [Electronic resource]. — URL : [http://www.akorda.kz/ru/events/akorda\\_news/press\\_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte](http://www.akorda.kz/ru/events/akorda_news/press_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte) (date accessed: 20.01.2017), free. The title screen.

8. Kasymov, A. the Path of the transit // *Expert Kazakhstan*. 2016. No. 17 (561). 26 September–2 October. [Electronic resource]. — URL : <http://expertonline.kz/a14508/> (accessed: 11.11.2016), free. The title screen.

9. The rate of transit // *Expert Kazakhstan*. 2016. No. 15 (559). 22 August to 4 September. [Electronic resource]. — URL : <http://expertonline.kz/a14465/> (accessed: 11.11.2016).

10. Domnin, S. Turn on the highway // *Expert Kazakhstan*. 2016. No. 20 (564)/ October 31–November 14/ [Electronic resource]. — URL: <http://expertonline.kz/a14569/> (accessed: 11.11.2016), free. The title screen.

11. Barsukov, Yu., Gordusenko, O. Union gasudarstvo // *Kommersant*. 2016. No. 234. 16.12. P. 1. [Electronic resource]. — URL: <http://www.kommersant.doc/3171494.> (date accessed: 20.01.2017), free. The title screen.

12. Dokholyan, S. V. Conceptual approaches to the achievement of sustainable economic development of the region as socio-economic-ecological systems / S.V. Dokholyan, A.M. Sadykov, A.S. Dokholyan // *Testing*. 2015. No. 5. P. 60–66.

13. Dokholyan, S. V. Motivation management at the enterprises of machine-building complex / S.V. Dokholyan, K.G. Asriyants. — *Makhachkala; Moscow : ISER DAS RAS* 2005.

14. Dokholyan, S. V. Strategic approach to the development and implementation of regional socio-economic policy // *Economics and entrepreneurship*. 2013. No. 9. P. 139–144.

15. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. Development of a transit economy — the Foundation of stability, security and the modernization of Russia and the countries of Central Asia ; under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. — М. : CEMI RAS / MEI RAS, 2016.

16. Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A., Zoidov, Z. K. Public-private partnership — the Foundation of stability, development and economic security of the transport-transit system of Russia ; under the editorship of corresponding member RAS V.A. Tsvetkov. — М. : MEI RAS, 2016.

17. Zoidov, K. Kh., Ionicheva, V. N., Medkov, A. A. the Modern problems and prospects of development of Eurasian economic integration in conditions of instability // *Regional problems of transformation of the economy*. 2014. No. 9(47). P. 247–258.

18. Zoidov, K. Kh., Jankauskas, K. S. Formation of effective model of regulation of the financial-budgetary relations between the Federal and regional levels in terms of integration and instability. Part I // *Regional problems of transformation of the economy*. 2016. No. 3(65). P.114–128.

19. Zoidov, K. Kh., Jankauskas, K. S. Formation of effective model of regulation of the financial-budgetary relations between the Federal and regional levels in terms of integration and instability. Part II // *Regional problems of transformation of the economy*. 2016. No. 4(66). P. 82–94.

20. The regional development strategy in the conditions of innovative transformations of economy / V.Z. Petrosyants, S.V. Dokholyan, D.V. Petrosyants, A.A. Bashirova ; gen. ed. doctor of Economics, Professor V. Z. Petrosyants / *Russian Academy of Sciences; Dagestan. Scientific. Centre; Institute of social.-econ. research*. — М. : Economics, 2011.

21. Tsvetkov, V. A., Anosov, V. A., Zoidov, K. Kh. The Formation of a model regulation of the financial-budgetary relations in the conditions of global instability // *Regional problems of transformation of the econo-*

- my. 2014. No. 9(47). P. 82–90.
22. Tsvetkov, V. A., Anosov, V. A., Zoidov, K. Kh. *Cyclical dynamics of the financial market in countries in the global economic space in the conditions of instability* // *Regional problems of transformation of the economy*. 2014. No. 11(49). P. 173–183.
23. Tsvetkov, V. A., Loginov, E. L. *Goals and organizational model manipulative the collapse of oil prices in 2014 : analytical report*. — М. : CEMI RAS / MEI RAS, 2015.
24. Tsvetkov, V. A., Loginov, E. L. *Systemic financial instability in the Chinese economy : the direction of the Chinese «locomotive» of the global economy? : analytical report*. — М. : MEI RAS, 2015.
25. Tsvetkov, V. A. *Measures to support the population and real sector of economy of Russia in conditions of crisis* // *the Bulletin of the Financial University*. 2015. No. 3 (87). P. 73–78.
26. Tsvetkov, V.A. *Five issues of economic security and economic growth in modern Russia* // *Vestnik of Financial University*. 2016. No. 2. P. 6–15.
27. Tsvetkov, V.A. *Economic security and economic growth in modern Russia : five key problems* // *Review of Business and Economics Studies*. 2016. No. 2. P. 5–14.
28. Alchian, A. A. *Uncertainty, Evolution and Economic Theory* // *Journal of Political Economy*. 1950. Vol. 58. P. 211–221.
29. Nelson, R. R., Winter, S. J. *An evolutionary theory of economic change*. — М. : Finstatinform, 2000.
30. *The Conference Board Total Economy Database, September 2010*. [Электронный ресурс]. — URL : <http://www.conferenceboard.org/data/economydatabase/> (дата обращения 15.10.2016), free. — The title screen.