Геоэкономические аспекты евразийской интеграции
Журавлёв В. Е.

Журавлёв Виталий Евгеньевич / Zhuravljov Vitalij Evgen'evich - кандидат социологических наук, доцент, кафедра политологии и социологии,
Российский экономический университет (РЭУ) им. Г. В. Плеханова, г. Москва

Аннотация: *в статье идёт речь о некоторые основных теоретических положениях экономической интеграции. В центре внимания находится применение теоретических положений к анализу реальных интеграционных процессов и проектов. Автор рассматривает международные транспортные коридоры, геоэкономические направления, маршруты поставки энергоресурсов, институциональные формы взаимодействия в Евразии.*
Ключевые слова: *экономическая интеграция, Россия, Китай, Евразия, шелковые пути, транзитное пространство.*

Как известно, экономика представляет собой систему, ответственную за производство, распределение, обмен и потребление материальных благ и услуг, необходимых для жизнедеятельности людей. Последние 30 лет были периодом непрерывного роста мировой экономики, измеряемого валовым внутренним продуктом (ВВП). Однако около половины его составили спекулятивные финансовые операции. Инновационное предпринимательство в реальном секторе оказалось принесено в жертву финансовому спекулятивному капиталу. Долги США и Европы превышают значения в 110 и 90 % к ВВП соответственно. Внешний долг Китая за последние пять лет вырос в пять раз и составляет 28 трлн. дол. [8].

Это показывает кризис современной глобальной социально-экономической модели и подтверждает правомерность циклической теории Кондратьева, в соответствии с которой мир приближается к очередной промышленной революции. С точки зрения развития производительных сил она характеризуется слиянием цифровой, производственной и биологической технологий. Вместе с тем, четвёртая промышленная революция будет сопровождаться новым геоэкономическим переделом мира.

Глобализация как многосторонний процесс ведёт к усилению взаимосвязи между странами, регионами и народами, но при этом закрепляет разделение государств в мировой экономической (а в определённой степени и политической) системе на страты (слои) и способствует созданию жесткой иерархии. В этой связи особенно актуальной становится тема региональной и субрегиональной интеграции, где каждая страна находит дополнительные возможности для своего развития.

В общем виде экономическая интеграция представляет собой углубление связей национальных экономик и масштабную территориальную дифференциацию, включающую снижение внутренних барьеров при одновременном создании новых барьеров по отношению к внешним участникам экономических отношений. Каждое интеграционное объединение имеет свои характерные черты, такие как география, протяжённость, структура, масштабы экономики, специализация, уровень технологий и т. д. Странам с развивающейся сырьевой экономикой приходится прилагать очень значительные целенаправленные усилия, чтобы не остаться на периферии мирового развития, а найти и занять перспективную нишу в глобальной экономике. Для развивающихся стран региональная интеграция это, прежде всего, инструмент экономического развития и индустриализации, которая реализуется на основе политики импортозамещения и роста собственного экспорта готовой продукции [1].

Участие в интеграции с развитыми странами, на первый взгляд, открывает для развивающихся стран больше возможностей для получения новых технологий и инвестиций. Но в реальности всё происходит иначе. Развитые страны действуют по принципу: возьмите наши стандарты, а мы возьмем ваши ресурсы. Например, модель Европейского Союза потребовала переориентации торговли стран Восточной Европы на внутренний рынок ЕС. Однако промышленные товары новых членов оказались неконкурентоспособны, что привело к деиндустриализации, массовой безработице и деквалификации рабочей силы, вытеснению населения в мелкую торговлю, малый бизнес и сельское хозяйство. Другим следствием стала широкомасштабная миграция в развитые страны ЕС. Уехали квалифицированные работники, создав дефицит рабочей силы и повысив стоимость оставшихся, что во многом лишило восточных европейцев преимущества дешевизны квалифицированной рабочей силы. Подготовка новых трудовых кадров из-за закрытия действовавших производств и отказа от создания новых почти прекратилась. К тому же появление на рынке крупных западных компаний привёло к тому, что добавочная стоимость из Восточной Европы стала выводиться в страны базирования этих корпораций [2].

Отметим также, что глубокая структурная перестройка экономики и переход к новому технологическому укладу означает высокие инвестиционные риски. В то время как в развитых странах создан эффективный институт дешёвых кредитных ресурсов и механизм их доведения до реального

инновационного сектора экономики, в развивающихся странах собственный инвестиционный механизм отсутствует, что значительно затрудняет задачу перехода на современные технологии [3].

Если рассматривать ситуацию в России, то в период с 2004 по 2013 год российская промышленность и экономика в целом росли, в том числе за счет иностранных инвестиций. В частности, рост пришелся на сферы питания и автосборку. Свои заводы запустили такие крупнейшие автоконцерны, как Renault (Франция), Volkswagen (Германия), Toyota (Япония) и General Motors (США). Однако из-за введенных санкций и обвального падения рубля западные инвесторы начали уходить из российских активов и отменять свои планы [12].

Впрочем, системные проблемы в российской экономике чётко обозначились уже в 2013 году при высоких ещё ценах на нефть. Из-за экономической политики доминирования сырьевого экспорта страна оказалась на пороге утраты самостоятельного воспроизводства технологической базы, которая на 60 процентов зависит от импорта [3]. Стало очевидным, что России необходимо искать новые парадигмы экономического развития, и с этой точки зрения целесообразно участвовать в интеграции с государствами, с которыми есть взаимная дополняемость и сочетаемость экономик. Мощное конкурентное преимущество России - огромные территории, так называемое «транзитное пространство», позволяет эффективно включиться в евразийскую экономическую интеграцию. В этой связи закономерно, что Президент России Владимир Путин в послании Федеральному собранию 3 декабря 2015 года выдвинул идею создания экономического партнерства на пространстве, охватывающем ЕАЭС, Шанхайскую организацию сотрудничества и Юго-Восточную Азию [7].

На волне индустриализации в 2000-ые годы особенно динамично развивается экономика Китая. Неудивительно, что на фоне западных санкций стало происходить смещение экономических акцентов России в Азию, где основным партёром стал именно Китай. По прогнозам, к 2040 году ВВП Китая по паритету покупательной способности в три раза превзойдет американский [9]. Это, несмотря на то, что темпы роста китайского ВВП постепенно снижаются: в 2010-м увеличение составило 10,3 %, в 2015-м - 7 % [10]. Китайская экономика находится сейчас в стадии структурных реформ. Главными движущими факторами её развития становятся сфера услуг и внутреннее потребление. Доля сферы услуг в Китае впервые в истории превысила половину производимого ВВП и достигла 50,5 процента, это на 10 процентов больше, чем промышленность.

8 мая 2015 года во время визита Председателя Коммунистической партии Китая Си Цзиньпина в Москву на парад Победы, была подписана совместная декларация о взаимопонимании. По итогам 2015 года Китай сохранил за собой место главного делового партнера России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, несмотря на падение, вследствие изменения цен на нефть, двусторонней торговли более чем на 30 % [11].

Отметим, что Пекин постепенно переводит производство с восточного побережья страны в западные провинции. Выходом для производимой продукции становятся параллельные и взаимосвязанные «пояса» новых «шелковых путей». В рамках китайской стратегической программы «Новый Шёлковый путь» разрабатываются проекты морских и сухопутных путей между Китаем и Европой. Её реализация приведет к значительному ускорению и удешевлению доставки в Европу китайских товаров. В настоящее время объем товарооборота между Китаем и Европой составляет примерно 560 млрд. долларов в год, при реализации проекта Нового Шелкового пути он может увеличиться в два раза.

Пекин учредил 40-миллиардный Фонд Шелкового пути, а также 100-миллиардный Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Упор делается на строительство высокоскоростных железнодорожных линий, которые идут от восточного побережья Китая вглубь Евразии. Проект Шёлковый путь предполагает активное подключение транзитных участников. Шёлковые пути преобразуются в транспортные и строительные проекты, дающие толчок развитию современной промышленности. В городах, которые стоят на пути транспортных коридоров, развивается транспортная инфраструктура, сфера услуг и жилищное строительство, а с ними и промышленное производство на всём евразийском пространстве.

Шелковый путь имеет различные варианты маршрута. Первый идёт через Казахстан, Азербайджан, Грузию и далее через Турцию до Стамбула. В рамках транспортного маршрута «Китай – Турция - Европа» в течение 2016 года запланировано транспортировать контейнеры из Китая в направлении Турции и Европы, а также перевозку грузов через Украину в Северную и Восточную Европу. Груз, отправленный из крайней восточной части Китая порта Ляньюньган, прибывает по этому пути в Стамбул за 14-15 дней, в то время как морскому судну требуется 40-45 дней.

Украина запустила пробный рейс в Китай из Ильичевского морского порта через Грузию, Азербайджан и Казахстан. Новый маршрут включает паромные переправы Черного и Каспийских морей (Ильичевск - Батуми и Алят - Актау-Порт). Транзитные государства - Украина, Азербайджан, Казахстан и Грузия подписали протокол об установлении льготных тарифов на грузоперевозки по данному транспортному маршруту.

Второй маршрут проходит через Иран. Китайская железная дорога от Урумчи в провинции Синьцзян до Алма-Аты в Казахстане продлена до Ирана и пересекает его на пути к Персидскому заливу. 15 февраля 2016 года в Тегеран прибыл первый транзитный железнодорожный состав, прошедший в Иран из Китая через Казахстан и Туркменистан. Открытие этого железнодорожного сообщения приведет к росту внешней торговли Китая, Туркменистана, Казахстана и Ирана. Иран становится связующим звеном между Дальним Востоком и Центральной Азией – и Ближним Востоком и Европой. Время в дороге составляет примерно две недели, что в два раза быстрее, чем по морю.

Третий маршрут должен пройти по территории России через Казань до Москвы и Санкт-Петербурга. Его преимуществом является то, что Казахстан, Россия и Белоруссия входят в Евразийский экономический союз, поэтому пересечь нужно только две таможни: на границе Китая и Казахстана и на границе Белоруссии и Польши. Особый интерес здесь для России представляет строительство скоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Пекин».

Что касается автомобильного транспорта, то автомагистраль «Россия – Казахстан – Китай», протяженностью около 8,5 тыс. км., планируется построить к 2018 году. Маршрут «Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алма-Ата – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган» составляет 8445 км. Протяженность российской части автотрассы имеет 2233 км, казахстанской – 2787, китайской – 3425 км. Новая трасса существенно сократит время прохождения транспорта. Так, по морскому коридору через Суэцкий канал транспорт может идти до 45 суток, по российскому Транссибу – 14 суток. Время пути от Санкт-Петербурга до морского порта Ляньюньган автомобилем составит около 10 суток.

Заслуживающей внимания представляется идея освоения северного ответвления Шелкового пути в сочетании с Северным морским путем, который станет альтернативой китайским поставкам товаров в Европу через Малаккский пролив и Суэцкий канал.

В энергетической сфере выделяется строительство газопровода «Силы Сибири» от Чаяндинского месторождения в Якутии до Владивостока протяженностью почти 4000 км и мощностью до 38 млрд. куб. м. Закончить газопровод планируют к 2017 году, начать поставки газа в Китай - в 2019 году. В Китае началось строительство приемной части газопровода в приграничном городе Хэйхэ. Работы по строительству трубопровода до Шанхая планируется завершить в 2018 году.

Трасса второго магистрального газопровода «Сила Сибири-2» проходит по территории шести субъектов Российской Федерации: Республика Алтай, Алтайский край, Новосибирская область, Томская область, Ямало-Ненецкий автономный округ и Ханты-Мансийский автономный округ - Югра. Объем поставок составит до 30 млрд. куб. м в год с возможностью увеличения до 100 млрд. куб. м. Реализация проекта строительства газопровода окажет существенное позитивное влияние на экономическое развитие данных территорий. Конечной пунктом назначения будет Синьцзян-Уйгурский автономный район в западной части Китая. Подача газа по газопроводу «Сила Сибири -2» возможна после 2020 года.

Восточный нефтепровод (трубопроводная система «Восточная Сибирь - Тихий океан) проходит от города Тайшет в Иркутской области до нефтеналивного порта Козьмино в заливе Находка. Протяженность составляет 4740 км. Мощность в 2015 году была 58 млн. т. в год, а ответвления в Китай в районе Сковородино – 20 млн. т.

С коммерческой точки зрения, для российских поставщиков принципиально важным является то, что поставки будут осуществляться по долгосрочным контрактам, на пути транзита отсутствуют иностранные государства, и китайские потребители расположены относительно близко по сравнению с европейскими. Согласно прогнозам, потребность Китая в газе к 2020 году может составить 300–400 млрд. куб. м., что значительно превышает возможности внутренней добычи. Однако существуют опасения, что замедление роста китайской экономики может снизить потребность в газе, что отразится на объёмах поставок из России.

В Китае принято принципиальное решение о готовности вкладывать инвестиции в российскую экономику в приграничных зонах при патронировании государственных органов для минимизации возможных рисков. Регионом, где в первую очередь начнется реализация такого подхода, станет провинция Хэйлунцзян, на территории которой, по соседству с российским Благовещенском, располагается Хэйхэ. Китай проявляет, прежде всего, интерес к секторам, где у него имеются избыточные мощности: строительство дорог, железнодорожных путей, металлургических комбинатов, агропромышленных комплексов для выращивания сои, риса, тепличных культур [5].

Проекты Экономического пояса Шелкового пути логично состыковываются с проектами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), 80 процентов экономического потенциала которого составляет Россия. Напомним, что ЕАЭС - региональная организация в составе России, Казахстана, Беларуси и Армении, которая начала функционировать в январе 2015 года. В августе 2015 года к ЕАЭС присоединилась Киргизия. В 2016 году возможно присоединение Таджикистана. ЕАЭС запустило процесс создания зон свободной торговли с Индией, Ираном, Вьетнамом, Сингапуром, Египтом и латиноамериканским блоком МЕРКОСУР (Аргентина, Бразилия, Парагвай, Уругвай и Венесуэла).

Согласно проекту «Концепции формирования общих рынков нефти и нефтепродуктов Евразийского экономического союза», в ЕАЭС предполагается создать к 2024 году общий отраслевой рынок. Там будет осуществляться взаимная торговля нефтью и нефтепродуктами по двусторонним договорам и на бирже, осуществляться взаимодействие с операторами систем транспортировки нефти и нефтепродуктов, нефтехранилищ и складов, действовать единые правила доступа к системам транспортировки нефти.

В то же время серьёзной проблемой интеграции в ЕАЭС является преобладание внешних связей по сравнению с внутренними. Страны ЕАЭС экономически и технологически завязаны на европейские страны. Уровень промышленной специализации и кооперации между предприятиями стран ЕАЭС заметно ниже, чем в ЕС, НАФТА и АСЕАН. Следует отметить схожесть экспортных потенциалов членов ЕАЭС, их общую высокую потребность в импорте высокотехнологичных товаров. Кроме того, значительный ущерб интеграции нанесла высокая волатильность российского рубля [6].

Отметим, что идёт параллельное развитие таких геоэкономических и геополитических интеграционных проектов, как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и БРИКС в составе Бразилии, России, Китая и ЮАР [4].

ШОС, организация, которая началась как форум по безопасности, расширяется и переходит к области экономического сотрудничества. В ШОС входят Россия, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. Статус наблюдателей имеют Беларусь, Монголия, Индия, Иран, Пакистан и Афганистан. Страны ШОС, в особенности Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан и Таджикистан всё больше опираются на Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и НБР (Новый банк развития БРИКС).

ШОС и ЕАЭС готовят соглашение об экономическом континентальном партнерстве. Соглашение предусматривает три классических составляющих - свободу движения товаров, свободу движения капиталов, включая увеличения доли расчетов в национальных валютах и свободный доступ к рынкам услуг, прежде всего в сфере строительства. Отметим, что в проект вовлекаются Армения и Белоруссия как члены ЕАЭС, Индия и Пакистан как члены ШОС.

Страны БРИКС занимаются продвижением интеграционных проектов по всей Евразии. Типичным примером является экономический «коридор» «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма». В настоящее время его трансформируют в многополосную магистраль между Индией и Китаем.

Для Китая, который активно действует в Южно-Китайском море, встаёт вопрос о практической реализации строительства Кра-канала (через Малаккский полуостров Таиланда), соединяющий Тихий (Сиамский залив) и Индийский (Андаманское море) океаны. Кра-канал может уменьшить путь судов из Тихого океана в Индийский более чем на 1800 километров, забрав грузооборот, который следует сейчас через Малаккский пролив и Сингапур. Через Малаккский пролив сейчас проходит треть мирового торгового потока.

Другой проект - морской «коридор» от индийского города Мумбаи в иранский порт Бендер-Аббас, а затем до расположенной на юге России Астрахани.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» призван соединить Северную Европу с Юго-Восточной Азией путём организации перевозок грузов по маршруту «Индия - Иран - Азербайджан – Россия». Он позволит сократить срок перевозки грузов из Индии в Россию в два раза. В настоящее время грузопоток из Индии, которая имеет 4-ое ВВП в мире, в сторону европейской части РФ обеспечивается морскими перевозками, расчетное время в пути из порта Нава-Шева (Мумбаи) через Санкт-Петербург в Москву составляет около 40 суток. Новый маршрут будет включать использование морского, железнодорожного и автомобильного транспорта и позволит сократить срок перевозки в два раза, а в перспективе до 14 суток. На первом этапе по коридору «Север-Юг» планируется транспортировать шесть миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - 15-20 миллионов тонн грузов. Отправка первых составов по данному маршруту планируется в 2016 году.

Иран и Россия разрабатывают транспортный «коридор» из Персидского и Оманского залива до Каспийского моря и Волги. Азербайджан предполагается подключить к каспийской части этого коридора, в то время как Индия планирует использовать южные порты Ирана, чтобы улучшить свой доступ в Россию и Центральную Азию.

В настоящее время для выхода на мировые рынки у Тегерана есть два основных пути – через Турцию и через Катар. Использование портов на Каспии это самый простой и быстрый способ доставки китайских товаров на иранский рынок и позволит нарастить обратный экспорт энергоносителей из Ирана в Китай. Кроме того, руководство Ирана проводит переговоры по наращиванию экономического сотрудничества с Европой, для чего необходимы новые транспортные маршруты.

Рассматривается новый транспортный коридор «Европейские страны – страны Персидского залива». Предполагается, что грузы пойдут из западной Европы через Болгарию, Чёрное море, Грузию, Азербайджан в Иран и страны Персидского залива. Существует также возможность транспортировки грузов по маршруту Черное море – Персидский залив через Болгарию, Грузию и Армению в Иран. В этом контексте речь идет о строительстве железной дороги между Азербайджаном и Ираном и (или) Арменией и Ираном.

Китай и Пакистан планируют создать «экономический коридор», связывающий сетью автомобильных и железных дорог порт Гвадар, оператором которого являются китайцы, с западным Китаем. Благодаря этому Китай получает доступ к Ормузскому проливу, через который проходит 40 % всей законтрактованной сырой нефти на планете, и странам Персидского залива. Возможен новый транзитный газовый маршрут, связанный со строительством трубопровода Иран - Пакистан от Ассалуйе - на юге Ирана, в провинции Бушер, где расположено крупное газовое месторождения «Южный Парс», до порта Гвадар на западе Пакистана, и до города Навабшах в южной пакистанской провинции Синд. Иранский участок длиной около 900 км уже построен. От иранской границы до Гвадара 80 км, и далее, при содействии Китая, построят участок газопровода около 700 км, соединив с уже имеющейся сетью газопроводов.

В Афганистане, в случае политической стабилизации, планируется строительство 1420-километрового газопровода «Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия» (ТАПИ). Он должен обслуживать членов ШОС, в том числе Пакистан и Индию. Протяженность газопровода ТАПИ, который должен взять свое начало на самом крупном газовом месторождении Туркменистана «Галкыныш», пройти через афганские города Герат и Кандагар и достичь населенного пункта Фазилка на границе Индии с Пакистаном, составит 1814 километров. Мощность трубопровода - 33 миллиарда кубометров природного газа в год. Газ через ТАПИ планируют пустить в 2018 году.

Отметим также, что Турция и Азербайджан договорились завершить проект Трансанатолийского газопровода (ТАНАП), предназначенного для транспортировки азербайджанского газа в Турцию и Европу. Проект ТАНАП предусматривает транспортировку газа с азербайджанского месторождения «Шахдениз» от грузино-турецкой границы до западной границы Турции. Первоначальная пропускная способность трубопровода ТАНАП составит 16 млрд. кубометров газа в год. Около шести млрд. кубометров будет поставляться в Турцию, а остальные 10 млрд. кубометров - в Европу. Планируется, что в Турцию газ начнет поставляться в 2018 году, а после завершения строительства Трансадриатического газопровода по дну Адриатического моря в 2020 году газ поступит в южную Европу. ТАНАР рассматривается в ЕС как важный шаг на пути реализации проекта «Южный газовый коридор».

Проект «Большой энергетический мост» представляет собой экспорт 500 МВт российской электроэнергии в Иран через азербайджанскую территорию, строительство новых генерирующих мощностей и модернизацию иранских распределительных электросетей. Электросети Азербайджана и России уже соединены линиями электропередач, также как и электросети Азербайджана и Ирана.

Подведём некоторые итоги. Мир приближается к очередной промышленной революции, которая сопровождается новым геоэкономическим переделом мира. России, переживающей серьёзный экономический кризис, необходимо искать новые парадигмы экономического развития, и с этой точки зрения целесообразно участвовать в интеграции с государствами, с которыми есть взаимная дополняемость и сочетаемость экономик. Российское конкурентное преимущество - «транзитное пространство» - позволяет эффективно включиться в евразийскую экономическую интеграцию.

Евразийская интеграция осуществляется вокруг Шелковых путей с различными вариантами маршрута:

«Китай - Казахстан – Азербайджан – Грузия - Турция – Европа»;

«Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран – Ближний Восток»;

«Китай – Россия (через Казань, Москву и Санкт-Петербург) – Северная Европа»;

- автомагистраль «Россия – Казахстан – Китай».

Кроме того, необходимо выделить международный транспортный коридор «Север-Юг», который должен соединить Северную Европу с Юго-Восточной и Южной Азией путём организации перевозок грузов по маршруту «Индия - Иран - Азербайджан – Россия».

Важным геоэкономическим направлением является маршрут «Европейские страны – страны Персидского залива». Предполагается, что грузы пойдут из Западной Европы через Болгарию, Чёрное море, Грузию, Азербайджан (вариант - Армения) в Иран и страны Персидского залива.

Выделим также складывающийся в Южной Азии «экономический коридор» Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма.

Пакистан и Китай планируют создать «экономический коридор», связывающий пакистанский порт Гвадар с Западным Китаем, открывающий путь Китаю в страны Персидского залива.

В сфере поставок углеводородов следует отметить строительство газопроводов «Силы Сибири» и «Сила Сибири-2» из России в Китай, а также нефтепровод «Восточная Сибирь - Тихий океан.

В Афганистане, в случае политической стабилизации, планируется строительство 1420-километрового газопровода «Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия» (ТАПИ).

Турция и Азербайджан договорились завершить проект Трансанатолийского газопровода (ТАНАП), предназначенного для транспортировки азербайджанского газа в Турцию и Европу.

В институциональном плане важна инициатива предполагается создать к 2024 году общий нефтяной рынок в ЕАЭС.

ЕАЭС запустило процесс создания зон свободной торговли с Индией, Ираном, Вьетнамом, Сингапуром, Египтом и латиноамериканским блоком МЕРКОСУР.

Страны ШОС и ЕАЭС готовят соглашение об экономическом континентальном партнерстве.

Следует назвать и определённые проблемы евразийской интеграции. Это, прежде всего, политические риски, вызванные с нестабильностью на Ближнем Востоке, в странах Персидского Залива, Афганистане, на Южном Кавказе, в китайской провинции Синьцзян, с напряжённостью в отношениях между Индией и Пакистаном, а также в других регионах. Следует решить многочисленные организационные вопросы, связанные с обеспечением экономической рентабельности проектов и логистикой: регулярность рейсов, гарантии доставки груза, снижение тарифов, бесперебойная работа транспортных узлов, быстрое прохождение таможенных процедур и т. д. Не стоит забывать о демографических последствиях интеграции - на всем российском Дальнем Востоке проживает около 5-6 млн. человек, тогда как в трех приграничных с Россией провинциях Китая живут более 170 млн. жителей. Наконец, использование транзитного потенциала и иных преимуществ, которые может дать России евразийская интеграция, являются только предпосылкой для технологического обновления и не заменяют целенаправленного и системного развития экономики знаний и человеческого капитала в стране.

Литература

1. *Буторина О. В., Захаров А. В.* О научной основе Евразийского экономического союза // Евразийская экономическая интеграция. Научно-аналитический журнал № 2 (27) май 2015 с. 52-69.
2. *Делягин Михаил.* Итоги интеграции Восточной Европы [Электронный ресурс] URL: http://www.perspektivy.info/print.php?ID=42183 (дата обращения: 12.04.2016).
3. *Глазьев Сергей.* Ждать катастрофы не нужно, нужно работать [Электронный ресурс] URL:http://www.glazev.ru/econom_polit/467/ (дата обращения: 12.04.2016).
4. *Журавлёв В. Е.* Геополитические аспекты евразийской интеграции // Вестник науки и образования 2015. № 10 (12) с. 139-144.
5. *Мешальченко Ю. В., Ююкина Т. И.* Влияние зон свободной торговли в Евразии на создание экономического пояса Шёлкового пути: международные экономические и правовые аспекты // Евразийский юридический журнал. № 1 (92) 2016 с. 19-25.
6. *Пантелеев А. А., Чалая Ю. Ю., Байболотова Р. Ш.* Оценка интеграционного потенциала экономик государств-членов Евразийского экономического союза: концептуальные и методологические подходы // Евразийская экономическая интеграция. Научно-аналитический журнал № 2 (27) май 2015 с. 21-41.
7. Послание Владимира Путина Федеральному Собранию. Мы не имеем права быть уязвимыми // Российская газета - Федеральный выпуск № 6846 (275) 03.12.2015.
8. Внешний долг 2014 [Электронный ресурс] URL: http://www.vigorconsult.ru/resources/vneshniy-dolg-2014/ (дата обращения: 12.04.2016).
9. Китай вышел на третье место в мире по размеру экономики, обогнав Германию [Электронный ресурс] URL: http://www.gazeta.ru/financial/2009/01/15/2924861.shtml (дата обращения: 12.04.2016).
10. Рост ВВП Китая в 2015 году рекордно снизился до 6,9 % [Электронный ресурс] URL: http://vz.ru/news/2016/1/19/789329.html (дата обращения: 12.04.2016).
11. Недоворот на Восток: Итоги российской политики поворота в Азию противоречивы [Электронный ресурс] URL: http://www.oilru.com/news/493886 (дата обращения: 12.04.2016).
12. ООН признала россию лидером по международным инвестпроектам. Дайджест газеты «Известия» от 9 июля 2015 года (часть I) [Электронный ресурс] URL: http://www.akm.ru/rus/news/2015/july/09/ns_5263361.htm (дата обращения: 12.04.2016).