DOI: 10.22394/2070-8378-2020-22-2-80-84

Механизмы углубления торгово-экономического и инвестиционного взаимодействия между странами ШОС и ЕАЭС (на примере Узбекистана)

ДИЛЬФУЗА НИГМАТОВНА РАХИМОВА, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Теория и практика менеджмента»
Академия государственного управления при Президенте Республики Узбекистан (100003, Республика Узбекистан, Ташкент, ул. Ислама Каримова, 45). E- mail: d.raximova62@mail.ru
ДИЛЬШОДА АБДУЛЛА КИЗИ НУРИТДИНОВА, соискатель
Академия государственного управления при Президенте Республики Узбекистан (100003, Республика Узбекистан, Ташкент, ул. Ислама Каримова, 45). E- mail: adilshodahon@gmail.com

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы взаимодействия Узбекистана с государствами, входящими в Шанхайскую организацию сотрудничества и Евразийский экономический союз, по торгово-экономическим и инвестиционным вопросам. Высказывается надежда на то, что получение Узбекистаном статуса наблюдателя ЕАЭС позволит наладить диалог с партнерами и ознакомиться с механизмами функционирования ЕАЭС, использовать развитую транспортно-коммуникационную систему Евразийского экономического союза, обеспечивающую кратчайшие маршруты сообщений между Европой и Азией, выходы к рынкам и морским путям Ближнего и Среднего Востока, Китая, России и Европы. Авторы обращают внимание на препятствия, с которыми приходится сталкиваться государствам в процессе взаимодействия: несоответствия нормативно-правовых основ и технических стандартов различных стран.
Ключевые слова: глобализация, сотрудничество, торговля, инвестиционное взаимодействие, транспортные коммуникации, грузоперевозки, геоэкономическая привлекательность, стратегические возможности, экономический коридор, безопасность, товарооборот, транспортно-логистическая сфера, инфраструктура, экономическая интеграция

Статья поступила в редакцию 17 марта 2020 года.

Рахимова Д.Н., Нуритдинова Д.А. Механизмы углубления торгово-экономического и инвестиционного взаимодействия между странами ШОС и ЕАЭС (на примере Узбекистана). *Государственная служба.* 2020. № 2. С. 80–94.

MECHANISMS FOR DEEPENING TRADE, ECONOMIC AND INVESTMENT COOPERATION BETWEEN THE SCO AND EEU COUNTRIES (ON THE EXAMPLE OF UZBEKISTAN)

DILFUZA N. RAKHIMOVA, Dr. Sci. (Economics), Professor, Head of the Department of Management Theory and Practice
Academy of Public Administration under the President of the Republic of Uzbekistan (45, ul. Islama Karimova, Tashkent, Republic of Uzbekistan, 100003). E-mail: d.raximova62@mail.ru
DILSHODA A. NURITDINOVA, aspirant
Academy of Public Administration under the President of the Republic of Uzbekistan (45, ul. Islama Karimova, Tashkent, Republic of Uzbekistan, 100003). E-mail: adilshodahon@gmail.com

Abstract: The article discusses the issues of interaction between Uzbekistan and the states that are members of the Shanghai Cooperation Organization, the Eurasian Economic Union, on trade, economic and investment issues. The authors hope that Uzbekistan's acquisition of the EAEU observer status will allow establishing a dialogue with partners and getting acquainted with the mechanisms of the EAEU functioning, using the developed transport and communication system of the Eurasian economic Union, which provides the shortest routes between Europe and Asia, access to markets and sea routes of the Middle East, China, Russia and Europe. The authors also draw attention to the obstacles that states have to deal with in the process of interaction: inconsistencies between the legal framework and technical standards of different countries.
Keywords: globalization, cooperation, trade, investment interaction, transport communications, freight transportation, geo-economic attractiveness, strategic opportunities, economic corridor, security, commodity circulation, transport and logistics, infrastructure, economic integration

The article was received on March 17, 2020.

Rakhimova D.N., Nuritdinova D.A. Mechanisms for deepening trade, economic and investment cooperation between the SCO and EEU countries (on the example of Uzbekistan). In: *Gosudarstvennaya sluzhba.* 2020. № 2. P. 80–94. In Russian

Введение

Сегодня, в условиях ускоренных процессов глобализации, человечество стремится создать мир, который будет развиваться на основе гармонии, взаимного доверия и уважения различных культур. Доверие является одним из важнейших факторов утверждения взаимопонимания в двусторонних и многосторонних отношениях.

Узбекистан поддерживает усилия Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в сферах многопланового торгово-экономического и культурно-гуманитарного сотрудничества, а также в борьбе с транснациональной организованной преступностью. В рамках ШОС интенсивно развивается двухстороннее сотрудничество между государствами-членами [Мухитдинова, 2016. С. 867]. Деятельность расположенной в Ташкенте Региональной антитеррористической структуры (РАТС) Шанхайской организации сотрудничества имеет большое значение для упрочения мира и благополучия, а также при осуществлении совместной борьбы против различных угроз. В 2001 году, когда формировалась Шанхайская организация сотрудничества, основными элементами взаимодействия выступали вопросы безопасности. Сегодня сотрудничество между государствами охватывает неизмеримо более широкий круг вопросов, включая культурно-гуманитарные, экологические, экономические. Успешному взаимодействию между государствами, а также созданию атмосферы взаимного доверия и добрососедства, межнационального и межконфессионального согласия, развитию межцивилизационного диалога среди стран Шанхайской организации сотрудничества способствует Центр народной дипломатии ШОС в Узбекистане.

На пленарном заседании первого российско-узбекского образовательного форума «Новые кадры – для новой экономики» 18 октября 2018 года в Академии государственного управления при Президенте Республики Узбекистан Владимир Мау, ректор РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, выступая с докладом «Перспективы сотрудничества России и Узбекистана в области подготовки кадров для государственного управления», напомнил о необходимости «совместной подготовки конкурентоспособных, адаптивных и всесторонне развитых управленческих кадров для государственного сектора с целью решения задачи инновационного развития общества»[1].

Ориентиры развития и основные вызовы современности

Узбекистан заинтересован в дальнейшем укреплении торгово-экономических связей и взаимодействия в транспортно-транзитной сфере со странами-участницами ШОС и расширении возможностей выхода стран на мировой рынок. Железнодорожные транспортные перевозки играют немаловажную роль в развитии экономики Узбекистана, что обусловлено несколькими факторами:

– особенность удобного географического положения Узбекистана и его место в геополитическом пространстве Центральной Азии;

– наличие развитой системы транспортных коммуникаций;

– самая высокая в Центральной Азии плотность сети автомобильных дорог – 41 километр на 100 кв. километров (для сравнения: в Таджикистане – 19,4 километра на 100 кв. километров, Кыргызстане – 17 километров на 100 кв. километров, Казахстане – 4,7 километра на 100 кв. километров, Туркменистане – 2,8 километра на 100 кв. километров).

Таким образом, оставаясь перекрестком всех наземных и воздушных коммуникаций региона, современный Узбекистан владеет уникальными возможностями участия в международном транзите и создает условия для увеличения транзитного потенциала. Ведется активная работа по строительству современных железнодорожных и автомобильных магистралей, проводится реконструкция международных аэропортов. Принимаются нормативно-правовые документы по обеспечению транзита товаров через территорию страны. Для этого созданы международные транспортные терминалы. На сегодняшний день Узбекистан присоединился к 70 международным транспортным конвенциям и договорам. По статистике, по территории Узбекистана транзитное передвижение проводят иностранные перевозчики по 99 маршрутам[2]. Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 15 декабря 2018 года № 1022[3] скорректированы отдельные правила транзитных перевозок через территорию государства. Кроме того, открыто 47 новых маршрутов, предназначенных для транзитного передвижения иностранных автоперевозчиков по территории Узбекистана.

Анализ структуры мировой торговли показывает, что политическая и экономическая обстановка в каком-либо одном регионе воздействует на ситуацию в других регионах мира. Ряд экономистов-аналитиков полагает, что в ближайшем будущем влияние Юго-Восточной Азии, экономическая активность которой значительно возросла за последние десятилетия, как на мировую экономику, так и на экономику Европы, будет усиливаться. Уже сейчас остро стоит проблема доставки грузов из Европы в Азию и обратно. Китай заинтересован в реализации в Центральной Азии крупных инфраструктурных проектов [Муратшина, 2017. С. 445–456].

1 https://www.ranepa.ru/images/News/2018-10/22-10-2018-prezentacia-rektora.pdf

2 https://nrm.uz/contentf?doc=251826_postanovlenie_kabineta_ministrov_respubliki_uzbekistan_ot_09_12_2011_g_n_323_ob_utverjdenii_perechnya_marshrutov_prednaznachennyh_dlya_tranzitnogo_peredvijeniya_inostrannyh_avtoperevozchikov_po_territorii_respubliki_uzbekistan&products=1_vse_zakonodatelstvo_uzbekistana#%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BB

3 https://static.norma.uz/official_texts/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D1%82.pdf

Тесное взаимодействие Узбекистана со странами-участницами Шанхайской организации сотрудничества чрезвычайно важно для реализации стратегических целей государства.

Задействование огромного потенциала Шанхайской организации сотрудничества повысит эффективность и авторитет объединения на мировой арене. В данном контексте взаимодействие стран «шанхайской восьмерки» в рамках реализации инициативы «Один пояс – один путь» существенно увеличивает шансы на успех. Об этом, в частности, говорил Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиеев на заседании Совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества в Циндао (КНР)[4]. Перспективными направлениями сотрудничества являются транспортные коммуникации.

В долгосрочной перспективе важнейшим стратегическим направлением деятельности Шанхайской организации сотрудничества должен стать запуск международных транзитных транспортных коридоров. Важное значение для Узбекистана имеет создание и расширение сети транспортных коммуникаций; это выгодно для превращения региона в один из глобальных транзитных и логистических центров.

В современных условиях диверсифицированная структура экономики является одним из главных условий устойчивого развития и социально-экономической стабильности. В этой связи приоритетным направлением сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества могут стать перспективы расширения инвестиционного взаимодействия в таких областях, как машиностроение и бытовая электротехника, приборостроение и химия, переработка сельхозпродукции, производство строительных материалов.

Новые задачи развития транспортно-логистической сферы

В процессе интеграции транспортной системы Узбекистана в мировую логистическую инфраструктуру необходимо учитывать значимость реализации политики сближения транспортно-коммуникационных систем стран – ближайших соседей. Этот шаг, в свою очередь, обеспечит повышение эффективности реализации транспортно-транзитного потенциала Узбекистана через более активное участие в функционировании международных транспортных коридоров, идущих по его территории.

Геостратегическое расположение Узбекистана, граничащего со всеми государствами Центральной Азии, имеющего железнодорожное, автомобильное и авиационное сообщение со всеми соседними странами, является ключевым фактором, определяющим транспортно-логистическую систему страны в расширяющемся торгово-экономическом сотрудничестве между странами-участниками ШОС и ЕАЭС.

ЕАЭС следует рассматривать как один «из действующих таможенных союзов со своими достижениями и проблемами» [Винокуров, 2016. С. 43]. В Узбекистане сегодня осуществляются широкомасштабные меры по ускоренному и качественному развитию транспортно-логистической системы. В частности, введены в эксплуатацию железнодорожные линии, соединяющие узбекский Термез с афганскими Хайратоном и Мазари-Шарифом, а также построенная при участии китайских специалистов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» линия «Ангрен – Пап», соединившая узбекские и киргизские области Ферганской долины с центром Республики Узбекистан и последующим выходом на территорию Казахстана и России.

Ключевыми центрами формирования грузов в рамках коридора «Восток – Запад» выступают Китай и Европейский союз, которые одновременно формируют крупнейший сегмент международной и континентальной торговли. Китайско-европейская торговля по итогам 2018 года составила 604,604 млрд евро, из которых на экспорт ЕС в Китай пришлись 209,906 млрд евро, а на китайский экспорт в ЕС – 394,698 млрд евро.

Для Узбекистана стратегический интерес в отношении международного транспортного коридора «Север – Юг» состоит в общем росте заинтересованности ведущих евразийских экономик использовать сухопутные транспортные пути. Если странам-участницам коридора «Север – Юг» удастся наладить схемы стабильной, быстрой и дешевой перевозки грузов, укрепится интерес индийского бизнеса к Узбекистану. Не будем забывать, что, по прогнозам Всемирного экономического форума (ВЭФ), к 2030 году Индия «из шестой экономики мира (с номинальным объемом ВВП в 2,6 трлн долларов) станет третьей (с объемом ВВП по официальному обменному курсу в 6 трлн долларов)»[5], что отвечает интересам экспортеров из стран Центральной Азии.

Планируемые и в настоящее время строящиеся проекты в сфере транспортной инфраструктуры Узбекистана будут представлены в основном железнодорожными проектами, которые составляют 71% совокупных инвестиций в размере 8,3 млрд долл. США в транспортную отрасль. Реализация таких проектов повышает геоэкономическую привлекательность Узбекистана как связующего звена между Востоком и Западом, Севером и Югом, а также открывает новые стратегические возможности по созданию короткого пути из Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона на огромные рынки государств Центральной и Южной Азии, Ближнего Востока и Европы.

Планы реализации проекта «Один пояс – один путь» полностью соответствуют задачам, намеченным в Стратегии развития Узбекистана на 2017–2020 годы, они взаимно дополняют друг друга. Актуальным и важным для Узбекистана является обеспечение прямых выходов к морским портам, таким как «Узбеки-

4 https://china-uz-friendship.com/?p=15581

5 https://yandex.ru/turbo?text=http%3A%2F%2Fwww.ng.ru%2Feconomics% 2F2019-01-10%2F4_7479_prognoz.html

стан – Кыргызстан – Китай». Нельзя упускать из виду усилий по созданию трансафганского транспортного коридора (ТАТК), освоению южных направлений и пути «Центральная Азия – Западная Европа». С этой точки зрения, в рамках проекта «Один пояс – один путь» у нас много общего. Напомним, что в ходе выступления на форуме «Один пояс – один путь», который прошел в Пекине в апреле 2019 года, Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиеев отметил актуальное значение раскрытия транзитного потенциала Центрально-Азиатского региона и формирования экономического коридора «Китай – Центральная Азия – Западная Азия». Тогда же он предложил ввести сквозной тариф на железнодорожные перевозки по следующему маршруту: порты Желтого моря – Центральная Азия – Европа[6].

Среди приоритетных направлений реализации программы развития ШОС до 2035 года, которая охватывает все ключевые сферы – от экономики, торговли и инвестиций до сельского хозяйства, логистики и культурно-гуманитарной сферы, имеется необходимость создания дополнительных рабочих групп по промышленности, энергетике и территориальному развитию. Большой интерес и перспективу для взаимодействия стран Шанхайской организации сотрудничества имеет обмен опытом и лучшими практиками в области повышения уровня энергоэффективности, в том числе по чистым энерготехнологиям.

ЕАЭС и ШОС соблюдают интересы стран-участников, для которых первоочередным ориентиром являются национальные интересы государств. По данным исследования Евразийской экономической комиссии, ЕАЭС считается самым продвинутым интеграционным проектом в СНГ и представляет собой вторую в мире по глубине региональной экономической интеграции структуру после Европейского союза [Буторина, Захаров, 2015. С. 52].

Ключевым приоритетом развития ЕАЭС остается объединение финансово-экономических ресурсов стран-членов, укрепление интеграционного взаимодействия внутри этого союза, активное использование общего потенциала в торгово-экономической, транспортно-коммуникационной и энергетической сферах.

В рамках ЕАЭС уже сформирован крупный рынок товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Совокупный ВВП стран-участниц составляет 1,8 трлн долл. США, население превышает 180 млн человек. Государства-члены ЕАЭС располагают огромным потенциалом в ведущих отраслях экономики, таких как: добыча нефти, газа и угля, производство минеральных удобрений, производство электроэнергии, чугуна и стали, сбор зерновых и зернобобовых, производство мяса.

Кроме вышеперечисленных, Евразийский экономический союз имеет преимущество, которым не обладает ни одно интеграционное объединение в мире, а именно – общей историей и опытом ведения единого

Таблица. Товарооборот Узбекистана со странами ЕАЭС, млн долл. США

Table. Trade turnover of Uzbekistan with EAEU countries, in millions of US dollars

Страны	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Россия	4455,8	4192,7	4728,7	5729,8
в т.ч. экспорт	1821,1	1794,9	2019,2	2192,9
Казахстан	2697,1	1898,9	2055,7	3022,2
в т.ч. экспорт	1849,4	945,0	1057,6	1457,7
Кыргызстан	136,0	167,4	253,7	481,0
в т.ч. экспорт	99,9	121,5	178,3	348,2
Беларусь	109,1	112,6	182,4	420,0
в т.ч. экспорт	20,1	18,2	27,4	43,2
ИТОГО	7398,0	6370,7	7220,5	9653,0
в т.ч. экспорт	3790,5	2879,6	3282,5	4042,0

хозяйства в рамках одного государства. Поэтому во многом в начале 1990-х годов движущими силами развития евразийской интеграции стали промышленный, транспортный, энергетический комплексы. Отсутствие языкового барьера и понимание национальных культур является важным фактором евразийских интеграционных процессов. Вектор ЕАЭС позволяет сохранить нормы и культурные ценности [Караваев, 2019. С. 1500]; это направление интеграции ЕАЭС особенно выигрывает в сравнении с китайским и отчасти с европейским вектором [Пивовар, 2019].

Согласно основным направлениям экономического развития ЕАЭС до 2030 года, в рамках Евразийского экономического союза запланировано создание единого транспортного пространства, общих рынков энергоресурсов и электроэнергии, а также проведение скоординированной агропромышленной политики.

Приоритетным направлением выступает формирование единого финансового рынка Евразийского экономического союза. В 2025 году планируется создание Финансового регулятора ЕАЭС – наднационального органа по регулированию общего финансово-валютного рынка, гарантирующего проведение единой макроэкономической политики[7].

Для обеспечения внутренних потребностей Узбекистана ежегодно импортируется из Казахстана около 400 тыс. тонн нефти. По прогнозам Минэнерго, к 2030 году объем импорта нефти составит около 3,4 млн тонн (рост более чем в восемь раз), прирост потребления и выработки нефтепродуктов составит 217% по сравнению с 2018 годом.

В ЕАЭС сконцентрированы 20% мировых запасов природного газа (около 50% мирового экспорта), более 22% запасов угля (17,2%), 7,8% мировых запасов нефти (18%). Доля данной отрасли в ВВП стран ЕАЭС составляет 20%, а в промышленном производстве – 35%.

За 2016–2018 годы общий товарооборот Узбекистана со странами ЕАЭС благодаря достигнутым двусторонним договоренностям вырос на 52% – до 9,65 млрд

6 https://review.uz/ru/news/n2019/policy/prezident-uzbekistana-vystupil-na-forume-odin-poyas-odin-put

7 https://mgimo.ru/upload/iblock/679/alekseenkova.pdf

долл. США, что составило около 30% внешнеторгового оборота Узбекистана. Республика экспортирует в страны Евразийского экономического союза продукцию на сумму более 4 млрд долл., что на 40,4% выше уровня 2016 года.

Сейчас на торговлю внутри ЕАЭС приходится 52,6% объема внешней торговли Беларуси, 42,8% – Кыргызстана, 29% – Армении, 23% – Казахстана, что свидетельствует о заинтересованности указанных стран в едином рынке ЕАЭС.

В 2018 году доля стран-членов ЕАЭС в общем объеме перевозок по железнодорожным маршрутам экспорта, импорта и транзита грузов Узбекистана составила, соответственно, 67%, 71% и 78%.

Через Казахстан направляется порядка 90% от общего объема узбекских экспортных грузов в страны-члены ЕАЭС. По итогам 2018 года объем транзита железнодорожным транспортом в Республику Казахстан составил 17 млн тонн.

В ЕАЭС действуют правила общего рынка транспортных услуг, которые будут способствовать появлению в Узбекистане услуг крупных операторов и транспортно-логистических компаний стран ЕАЭС и, как следствие, росту конкуренции и снижению себестоимости перевозки товаров и услуг; обеспечению доступа авиакомпаний стран ЕАЭС к авиационной инфраструктуре Узбекистана и наоборот, что позволит оптимизировать тарифы на перевозку пассажиров и грузов за счет дополнительных и новых рейсов.

В 2018 году доля стран-членов ЕАЭС в общем объеме перевозки грузов экспорта, импорта и транзита по автомобильным маршрутам Узбекистана составила, соответственно, 51,4%, 58,2% и 41%.

После вступления Армении в ЕАЭС в 2015 году стоимость услуг перевозки грузов по автомобильным и железнодорожным маршрутам снизилась на 18% и 21%, соответственно. Участие Кыргызстана в ЕАЭС в качестве полноправного члена помогло снизить стоимость авиабилетов на международные рейсы на 14%, а цену на перевозку грузов воздушным путем – на 17%.

Заключение

Первый шаг, сделанный Узбекистаном в получении статуса наблюдателя ЕАЭС, позволит наладить диалог с партнерами и странами-участницами. Это возможность ознакомления с механизмами функционирования ЕАЭС. Интеграция в рамках ЕАЭС облегчит доступ к континентальным транспортным узлам. Узбекистан сможет использовать развитую транспортно-коммуникационную систему Евразийского экономического союза, обеспечивающую кратчайшие маршруты сообщений между Европой и Азией, выходы к рынкам и морским путям Ближнего и Среднего Востока, Китая, России и Европы. Одновременно совместно с партнерами будет улучшаться транспортная инфраструктура страны с учетом интеграции в важнейшие трансконтинентальные международные транспортные коридоры, проходящие через территории стран Евразийского экономического союза.

Однако воплощение в жизнь этих возможностей сталкивается с препятствиями в виде несоответствия нормативно-правовых основ различных стран и технических стандартов, отсутствия унифицированной железнодорожной колеи на всем пути следования, а также продолжительных простоев транзитных грузов на границах из-за длительного таможенного оформления в странах-участницах перевозочного процесса по маршруту от Китая до ЕС через Узбекистан. Эти причины снижают заинтересованность Совета железнодорожного транспорта государств-членов Содружества (стран СНГ и Прибалтики) и международных железнодорожных организаций других стран в реализации проектов.

Литература

Буторина О.В., Захаров А.В. О научной основе Евразийского экономического союза. *Евразийская интеграция*. 2015. № 2. С. 52–68.

Винокуров Е.Ю. Евразийский экономический союз без эмоций. *Вопросы экономики.* 2016. № 12. С. 43–60.

Караваев А.В. Узбекистан – ЕАЭС: ожидания и параметры переходного периода. *Постсоветские исследования.* 2019. Т. 2. № 7. С. 1492–1502.

Муратшина К.Г. Приоритеты стран Центральной Азии в ШОС в контексте их взаимоотношений с Китаем. *Вестник Омского университета.* 2017. № 3. С. 445–456.

Мухитдинова М.З. Узбекистан и международные организации: Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и перспективы развития. *Молодой ученый*. 2016. № 11. С. 867–869.

Пивовар Е.И. Евразийский интеграционный проект: предпосылки, становление, развитие. Глобальные процессы на постсоветском пространстве. СПб.: Изд-во Алетейя, 2019. 899 с.

References

Butorina O.V., Zakharov A.V. Scientific basis of the Eurasian Economic Union. In: *Evraziyskaya integratsiya*. 2015. № 2. P. 52–68. In Russian

Karavaev A.V. Uzbekistan – EAEU: expectations and transitional parameters. In: *Postsovetskiye issledovaniya.* 2019. Vol. 2. № 7. P. 1492–1502. In Russian

Mukhitdinova M.Z. Uzbekistan and international organizations: Shanghai Cooperation Organization (SCO) and development prospects. In: *Molodoy uchenyy.* 2016. № 11. P. 867–869. In Russian

Muratshina K.G. Central Asian State's Priorities in SCO in the context of their relations with China. In: *Vestnik Omskogo universiteta*. 2017. № 3. P. 445–456. In Russian

Pivovar E.I. Eurasian integration project: prerequisites, formation, development. Global processes in the post-Soviet space. SPb.: Izdatelstvo Aleteyya, 2019. 899 p. In Russian

Vinokurov E. Eurasian Economic Union: A sober look. In: *Voprosy ekonomiki.* 2016. № 12. P. 43–60. In Russian