

## ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ЕАЭС В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

*Е. С. Сидорова<sup>1)</sup>, Л. И. Тарарышкина<sup>2)</sup>*

<sup>1)</sup> *Белорусский государственный университет,  
ул. Ленинградская, 20, 220006, г. Минск, Беларусь, sidorova11sid@mail.ru*

<sup>2)</sup> *Белорусский государственный университет,  
пр. Ленинградская, 20, 220006, г. Минск, Беларусь, tararyshkina@rambler.ru*

Исследование направлено на совершенствование процессов торгово-транспортной интеграции на таможенной территории ЕАЭС в рамках инициативы «Один пояс – один путь». В ходе проведенного исследования получили развитие теоретическо-методологические основы торгово-транспортной интеграции ЕАЭС, дано определение понятия «торгово-транспортная интеграция». По результатам исследования разработано научное обоснование перспективы развития торгово-транспортной интеграции ЕАЭС и КНР в условиях реализации инициативы «Один пояс - один путь».

**Ключевые слова:** торгово-транспортная интеграция; «Один пояс – один путь»; транспортно-логистическая инфраструктура; Китайская Народная Республика; Евразийский экономический союз.

## EAEU TRADE AND TRANSPORT INTEGRATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE ONE BELT - ONE ROAD INITIATIVE

*E. S. Sidorova <sup>a</sup>, L. I. Tararyshkina<sup>b</sup>*

<sup>a</sup>*Belarusian State University, Leningradskaya Street, 20, Minsk 220006, Republic of Belarus*

<sup>b</sup>*Belarusian State University, Leningradskaya Street, 20, Minsk 220006, Republic of Belarus*  
*Corresponding author: E. S. Sidorova (elizaveta11sid@mail.ru)*

The study is aimed at improving the processes of trade and transport integration in the customs territory of the EAEU within the framework of the One Belt - One Road initiative. In the course of the study, the theoretical and methodological foundations of trade and transport integration of the EAEU were developed, and the definition of the concept of "trade and transport integration" was given. According to the study a scientific justification was developed for the prospects for the development of trade and transport integration between the EAEU and the PRC in the context of the implementation of the One Belt - One Road initiative.

**Key words:** trade and transport integration; One Belt One Road; transport and logistics infrastructure; People's Republic of China; Eurasian Economic Union.

В настоящее время экономическое и социальное развитие государств подвержено влиянию глобальных структурных изменений в мировой экономике, вызванных, с одной стороны, быстрой сменой технологических

укладов, потрясениями на финансовых рынках, с другой стороны – усилением интернационализации, представленной оптимизацией и продвижением производства в страны-партнеры.

В последние годы взаимосвязь между развитием транспортной логистики и стимулированием торговли привлекает все большее внимание исследователей, особенно в условиях новых волн экономической интеграции посредством формирующегося множества многосторонних преференциальных торговых соглашений. Так исследование Всемирного банка на основе Индекса эффективности логистики анализирует страны по шести показателям (эффективность таможенного и пограничного управления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, простота организации международных поставок, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания отправок, частота доставки грузов получателям в течение запланированного или ожидаемого времени доставки). В настоящее время Индекс позволяет оценить различные торговые модели, используя данные более чем за один год. Такой подход контролирует ненаблюдаемые и наблюдаемые факторы, используя данные по 63 экспортерам и импортерам, на долю которых в совокупности приходится 93% мирового ВВП и аналогичная доля мировой торговли. Результаты исследования показывают, что улучшение Индекса эффективности логистики страны на 1 пункт увеличивает торговлю на 16%. При рассмотрении сценария, в котором все страны сократят логистический разрыв между собой и страной-лидером на 20%, но все остальные факторы останутся неизменными, общий мировой реальный ВВП увеличится на 0,1% [1, с. 11].

Исследование Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) направлено на изучение влияния на торговлю реформ транспортной инфраструктуры, финансируемых Азиатским банком развития (АБР). Исследователи анализируют сокращение времени двусторонних перевозок и потенциальное замещение разных видов транспорта, вызванное транспортными реформами, финансируемыми АБР, в рамках программы ЦАРЭС, и изучают прямое влияние времени транспортировки на экстенсивную и интенсивную маржу торговли. В результате исследования подчеркивается, что транспортные реформы АБР в странах ЦАРЭС увеличивают стоимость торговли для существующих экспортеров на 3,31%, участие в торговле в среднем на 1,21%, а стоимость торговли для стран ЦАРЭС увеличивается в среднем от 2,04% до 8,72% из-за дополнительных воздействий на торговлю [1, с. 25].

Очевидно, что в условиях отсутствия транспортной связанности невозможно развивать внешнеторговые связи между странами ни на двусто-

ронной основе, ни в многостороннем формате. В связи с этим представляется целесообразным определение понятия «торгово-транспортная интеграция». Следует отметить, что на сегодняшний день не выработано единого определения данного понятия. Нами сформулировано авторское определение понятия «торгово-транспортной интеграции» как *«процесса объединения транспортно-логистических систем экономических субъектов, ведущего к усилению экономического взаимодействия, основанного на проведении согласованной межрегиональной торгово-экономической политики»*.

Учитывая важность развития сотрудничества в транспортном секторе между членами интеграционной группы, либерализация торговли услугами, в том числе транспортными, начинается намного позже либерализации торговли товарами и занимает больше времени. Это связано с тем, что транспортная отрасль имеет большое стратегическое значение для экономики. Многие страны обеспокоены тем, что конкурентоспособность национальных перевозчиков снижается в контексте более легкого доступа партнеров по интеграции на рынок, что также наблюдается в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС, Союз). Успех возможен только в том случае, если все партнеры заключают соглашение в установленные сроки. В контексте постоянного совершенствования транспортной инфраструктуры, максимизации ее связей и укрепления взаимодействия между видами транспорта, возможно углубленное развитие процесса интеграции и либерализации транспортных услуг в рамках интеграционного блока. Учитывая вышеуказанную ситуацию, государствам-членам ЕАЭС рекомендуется сформулировать концепцию совместного развития транспортной инфраструктуры.

Евразийский экономический союз – достаточно молодой, но динамично развивающийся интеграционный союз. Евразийский интеграционный процесс продолжает развиваться и углубляться, формируется новая интеграционная повестка, постоянно совершенствуется правовая база Союза, наблюдается дальнейшая гармонизация законодательств государств-членов. Евразийская интеграция прошла путь от Таможенного союза в 2010 г. до Евразийского экономического пространства в 2012 г., а затем через пять лет до формирования Евразийского экономического союза в 2015 г. Государства-члены Союза существенно различаются по размерам, экономическому и ресурсному потенциалу, структуре промышленности, но все они разделяют общее стремление: повысить эффективность национальной социально-экономической политики, обеспечить рост качества жизни и благосостояния людей. В качестве основной цели создания ЕАЭС государства-члены видят обеспечение условий для развития собственных

экономик и повышения их конкурентоспособности в мировой и региональной экономической системе [2]. Ожидается, что участие государств-членов в интеграционных процессах осуществляется, в том числе, в целях либерализации доступа их продукции на мировые рынки, а также улучшения делового климата для привлечения инвестиций. В целях интеграции реализуется предоставление четырех свобод – движения товаров, рабочей силы, капитала и услуг. При этом в силу различных особенностей экономического развития каждое государство-член Союза определяет приоритеты и актуальные задачи в рамках евразийской экономической интеграции. В то же время необходимо отметить, что развитие торгово-транспортной интеграции является актуальным направлением для всех государств-членов Союза [3, с. 56].

Вследствие расширения и углубления интеграции в ЕАЭС представляется необходимым формировать на единой таможенной территории Союза современные транспортно-логистические комплексы. Направлением развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС выступит упреждение новых предприятий, увеличение мобильности трудовых кадров, расширение транзита в системе международных транспортных коридоров (МТК) «Восток-Запад» и «Север и Юг». За счет инфраструктурного строительства также станет возможным формирование новых возможностей для других сфер экономики, что будет стимулировать качественное «переплетение» экономических систем государств-членов Союза в долгосрочной перспективе. В области развития транспортно-логистической инфраструктуры Союза перспективным направлением международного сотрудничества выступит проект сопряжения ЕАЭС с инициативой Китая «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП). Инициатива ЭПШП пока не получила должного развития, но представляется выгодной для обеих сторон, так как и ЕАЭС, и Китай нацелены создавать эффективную транспортно-логистическую инфраструктуру региона с целью стимулирования грузопотоков, следующих из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европейский Союз (ЕС). В региональном сопряжении Китаю отводится роль источника финансирования масштабного инфраструктурного строительства, в то же время как вклад ЕАЭС – просматривается в виде создания благоприятных условий для перевозок по единой таможенной территории. Так, уже сегодня достигнутый уровень транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС в МТК «Восток-Запад» позволяет осуществлять сухопутную доставку грузов из Китая в ЕС в среднем в 3-3,5 раза быстрее морской перевозки Южным морским путём. Шансы на успешное сопряжение ЕАЭС и ЭПШП повышает и тот факт, что основной

стрежень ЭПШП – Евразийская транспортная магистраль (ЕТМ) и её северный, морской и южный маршруты совпадают с евразийскими МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг» [4, с. 53].

В то же время строительство инфраструктуры Китаем на территории ЕАЭС предусматривает только создание нового и современного компонента инфраструктуры Союза с реализацией соответствующих проектов, а работа по обновлению подвижного состава и повышению степени интеграции, должна будет осуществлена ЕАЭС самостоятельно. Создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году в ЕАЭС предполагает решение следующих задач: качественное изменение структуры транспортно-логистического рынка ЕАЭС с целью увеличения числа поставщиков логистики, а также повышение степени интеграции оказываемых услуг и координация методов государств-членов ЕАЭС по реализации транзитного потенциала региона в системах «Восток-Запад» и «Север-Юг», которые основаны на принципах многорежимности, скорости, безопасности и высокой интеграции транспортных и логистических услуг.

Таким образом, в условиях формирующегося множества многосторонних преференциальных торговых соглашений увеличивается взаимосвязь между развитием транспортной логистики и стимулированием торговли. Торгово-транспортное сотрудничество ЕАЭС является важным фактором развития Союза. Проект сопряжения ЕАЭС с инициативой КНР ЭПШП совместно с реализацией стратегии модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году может обеспечить усиление взаимосвязанности интегрированных стран и синергетическое воздействие на все секторы экономики Союза с целью создания условий для их включения в глобальные цепочки создания стоимости, функционирующих на торговых маршрутах «Восток-Запад» и «Север-Юг».

### **Библиографические ссылки**

1. Connecting to Compete 2018 : Trade Logistics in the Global Economy. World Bank, Washington, DC [Electronic resource]. – Mode of Access: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. – Date of access: 17.01.2023.
2. Об Основных направлениях экономического развития Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Решение Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. № 28 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2023.
3. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / 2017 / [Е.С. Алексеенкова, И.С. Глотова, А.В. Девятков и др.]; [гл. ред. И.С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017. – 92 с.
4. Чибучьян С. Развитие логистических возможностей ЕАЭС – основа экономического роста союза / С. Чибучьян, Г. Чибучьян // Logistics. – 2018. – №5. – С. 52–56.