

характеристики только в течение периода потребления, а затем претерпевают физико-химические превращения под действием факторов окружающей среды (микроорганизмов воздуха и почвы, ультрафиолетового излучения, воды и др.) и включаются в процессы метаболизма природных систем без ущерба для экологии;

– *саморегулирующиеся или «умные» полимерные материалы («smart or intelligent materials»)*, которые характеризуются наличием обратной связи с объектом воздействия и способны регулировать свою функциональную активность в зависимости от состояния объекта.

В отличие от развитых стран Западной Европы и США, рынок упаковочных материалов в Беларуси ощущает острую потребность в недорогой, качественной и экологически безопасной отечественной упаковке, конкурентоспособной по отношению к зарубежным аналогам. К сожалению, наметилась тенденция отставания отечественной науки и производства в этой области. Большинство товаропроизводителей вынуждены использовать виды и средства упаковки, а также упаковочные материалы без учета специфических свойств продукции, нарушая требования действующих нормативных документов. Это приводит к огромным потерям и порче сырья, полуфабрикатов и готовой продукции на различных этапах технологического цикла товародвижения от производителя к потребителю [2,3].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Carl Olsmats. Packaging foresight // Proc. of 12th IAPRI World Conference on Packaging. – Warsaw, Poland, 2001. – P. 259-268.
2. Власова Г. Индустрия упаковки // Технологии переработки и упаковки. – 2001. – № 2. – С. 14-16.
3. G. M. Vlasova, A. V. Makarevich, D. A. Orekhov, L. S. Pinchuk, V. E. Sytsko. Biodestruction of composite polymeric films by soil microorganisms // Biotechnology 2000: Extended Abstr. of The World Congress on Biotechnology & 11th International Biotechnology Symposium and Exhibition. – Berlin, Germany, 2000. – Vol. 3. – P. 331-333.

БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ КАК ПЛОЩАДКА ДЛЯ УСИЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ЕАЭС, КИТАЕМ И ЕС

Н.М. Кейно

*Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск,
Беларусь, nkeyno@mail.ru*

Инфраструктурные проекты, инициированные Китаем, целью которых является ускорение грузопотока в страны ЕС не могут быть реализованы эффективно без участия других важных субъектов Евразии, особенно ЕАЭС, через страны которого планируется строительство транспортных путей из Китая в Европу.

Большая Евразия объединяет усилия всех субъектов континента для достижения общей цели: создание новой транспортной конфигурации на континенте, которая позволит снизить транспортные и иные транзакционные издержки при торговле между различными субъектами Евразии. ЕАЭС становится центром Большой Евразии из-за своего географического положения, что означает привлечение инвестиций, а также создание зон свободной торговли, что однозначно положительно скажется на экономическом развитии ЕАЭС и региона в целом.

Ключевые слова: ЕАЭС; Большая Евразия; транспортные коридоры; железнодорожный транспорт.

GREATER EURASIA AS A PLATFORM FOR DEEPER PARTNERSHIP BETWEEN THE EAEU, CHINA AND THE EU

M.M. Keino

*Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Republic of Belarus,
nkeyno@mail.ru*

The infrastructure projects initiated by China to facilitate the flow of goods to the EU cannot be effectively implemented without the participation of the other important actors in Eurasia. The Eurasian Economic Union (EAEU) is prominent in this respect, as the prospective transport routes from China to Europe go across its territory. Greater Eurasia is the area in which all the actors on the continent have joined their efforts for the common goal of creating an improved transport system that will reduce delivery and other transaction costs of trade among the countries of Eurasia. The EAEU is becoming central to Greater Eurasia because of its geographical position; this central role is expected to translate into greater investments, and the creation of free trade zones, all of which will have a positive effect on the economic development of the EAEU and beyond.

Key words: EAEU; Greater Eurasia; transport corridors; railway transport.

Выстраивание экономических взаимоотношений с западными странами, в частности со странами ЕС, а также Китайской Народной Республикой (КНР) играет важную роль для ЕАЭС, так как экономический союз ставит целью экономический рост в регионе и модернизацию производств [1, с.183]. Стоит отметить, что взаимоотношения с ЕС являются «натянутыми», поэтому сильный акцент делается на отношения с КНР, так как Казахстан и Кыргызстан уже достигли успехов при налаживании торговых связей с этим государством. КНР – второй по важности торговый партнер ЕАЭС после ЕС, доля торговли КНР занимает 18% от всей торговли Союза в 2019 (с ЕС – 44%) [2], также стоит отметить, что доля КНР в внешней торговле ЕАЭС постоянно планомерно увеличивается: в 2018 году доля Китая в торговле с ЕАЭС составила 16,8% [3], а в 2017 году – 16,2% [4]. В настоящее время видится, что для усиления экономического

взаимодействия между КНР и ЕАЭС важное значение будет иметь связи, установленные в рамках Шанхайской организации сотрудничества. Однако, сотрудничество ЕАЭС с Азией (а также и Европой) может быть рассмотрено в рамках проекта «Большой Евразии», границы которого идут от «Мурманска до Шанхая» [1, с. 185]. Более того, «Новый проект Шелкового пути», позволяющий КНР и Западной Европе связать свои железные и автомобильные дороги посредством путей через страны ЕАЭС видится как основа для выстраивания взаимовыгодных экономических отношений с Западом и Востоком [5, с. 1].

В 2016 году во время Международного экономического форума, проходившего в Санкт-Петербурге, Владимир Путин предложил совершенно новое видение сотрудничества на просторах Евразии, а именно «Большое Евразийское Партнерство», которое в настоящее время известно, как проект Большая Евразия, цель которого установить более тесные связи на основе двусторонних и многосторонних договоров между ЕАЭС, Китаем, Индией, Пакистаном, Ираном, участниками СНГ и иными заинтересованными в данной инициативе странами. Особый акцент был сделан на вовлечение ЕС в данный проект, что позволит сделать «интеграцию интеграций» на мегауровне. В начале договоренности между участниками сводятся к гармонизации и облегчению научного и технического сотрудничества, а также способствованию потоку инвестиций между участниками для реализации крупных континентально важных инфраструктурных проектов. Следующий этап включает снижение таможенных тарифов, устранение таможенных, фитосанитарных и технических барьеров в торговле, установление зон свободной торговли между участниками проекта [6, с. 178]. Особая роль отводится ЕАЭС в рамках Большой Евразии как одному из центров интеграции интеграций. ЕАЭС стремится стать той площадкой, на основе которой и будет реализован данный проект сотрудничества [7].

Кроме того, Большая Евразия может рассматриваться в качестве базиса для стабилизации взаимоотношений между ЕС и Россией, предоставляющий площадку для формирования нового здорового партнерства в регионе, что в конечном счете должно иметь результатом трансформацию и адаптацию стратегического партнерства между ЕС и Китаем и к сдвигу баланса в развитии трансатлантических отношений [8, с. 1638].

Официальные представители ЕАЭС постоянно делают акцент на открытости Союза к активному взаимодействию с внешним миром, приводя в пример данные о том, что в процессе обсуждения находятся соглашения по торговле с примерно 40 государствами. Так, в 2015 году

ЕАЭС подписал соглашения о свободной торговле с Вьетнамом и в 2019 году с Сингапуром, в этом же году вступило в силу Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве с Китаем и Временное соглашение с Ираном (ввозные таможенные пошлины устраняются лишь на ограниченный перечень товаров, а не на практически всю номенклатуру товаров), также в настоящее время ведутся переговоры о заключении аналогичных соглашений с Египтом, Израилем, Индией [9; 1, с. 162]. Повышение экспорта товаров и услуг, а также усиление инвестиционной привлекательности стран ЕАЭС должны стать результатом данных соглашений.

Существенные инвестиции привлекаются для создания и модернизации автомобильных коридоров, проходящих через Большое Евразийское пространство под эгидой трех отдельных инициатив: одна основана на развитие общеевропейских коридоров ЕС и программы ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия); вторая основана на развитии транспортных коридоров в Евразийском экономическом сообществе; третья инициатива включает сотрудничество в рамках ЦАРЭС (программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества), инициированной Азиатским банком развития (АБР) при поддержке КНР. В частности, в Центральной Азии теперь наблюдаются крупномасштабные инвестиции в рамках программы ЦАРЭС, финансируемые со стороны АБР и Всемирного банка, с дополнительными инвестициями Евразийского банка развития. Эти три инициативы, возглавляемые ЕС, Китаем и Россией, «пересекаются» в Центральной Азии и особенно в Казахстане из-за его очень большой площади и географического расположения. Программы ЕС и ЦАРЭС не являются скоординированными, в результате чего возникают проблемы с разработкой кратчайших маршрутов между ЕС и Восточной Азией, что и говорит о необходимости вынесения подобных инвестиционных проектов для рассмотрения на уровне Большой Евразии, чтобы были учтены интересы каждой из сторон при их реализации [10, с. 45].

Железнодорожный транспорт видится как наиболее перспективный транспорт для обеспечения перемещения товаров между странами Большой Евразии и обеспечение быстрого и бесперебойного потока торговли. Железнодорожный транспорт с учетом его экономических и экологических преимуществ для перевозки больших объемов грузов по сравнению с автомобильным транспортом имеет большие перспективы развития в регионе. Историческое развитие железнодорожных линий на континенте привело к появлению нескольких различных стандартов железнодорожных колеи (разная ширина железнодорожной колеи). Китай

и Европа имеют одинаковую ширину колеи, но страны СНГ имеют отличную ширину железнодорожной колеи. Пункты пересечения этих различных систем включают в себя дорогостоящую и трудоемкую передачу (перегрузка контейнеров или подъем вагонов на разные колесные базы). Существует предположительный южный маршрут между Китаем и ЕС, по которому та же европейская колея проходит через Балканы, Турцию и Иран. Сообщение с Китаем потребует «только» новых инвестиций в сооружение железнодорожной инфраструктуры в Афганистане и Таджикистане. Также в Китае обсуждалась амбициозная идея создания высокоскоростного железнодорожного сообщения по маршруту «Пекин - Берлин».

Собственная высокоскоростная сеть Китая уже практически полностью завершена до его западных провинций (почти на полпути до Берлина). Предполагалось бы наличие выделенного железнодорожного пути европейской колеи. Данные пути могут в перспективе использоваться и для перевозки пассажиров, однако главной их целью является грузовые перевозки. Пока что там предпринимаются некоторые небольшие шаги для открытия грузового железнодорожного сообщения между ЕС и Китаем с маршрутом из Чжэнчжоу через Китай, через Казахстан, а затем через Россию, Беларусь и Польшу с прибытием в Гамбург, однако затраты как временные, так и финансовые, связанные с наличием колеи с разными ширинами препятствуют полноценному использованию всего потенциала железнодорожных перевозок в регионе [11, с. 73].

В заключение стоит сказать, сотрудничество между странами в рамках проекта Большая Евразия в настоящий момент находятся на уровне более тесного взаимодействия по поводу решения инфраструктурных вопросов, связанных, как правило, с инвестированием и проектированием транспортных коридоров между Востоком и Западом, проходящих по территории ЕАЭС.

Можно отметить, что проект Большая Евразия выгоден для всех его участников, так как позволяет укрепить и расширить торговые связи между его участниками путем уменьшения транзакционных издержек, связанных с транспортировкой товаров. Для стран, которые не будут непосредственно выступать экспортером или импортером данных товаров, выгода состоит в привлечение инвестиций для развития транзитного потенциала страны и возможности получения дохода от данного вида деятельности в последующем, что особо актуально для стран ЕАЭС, которые выступают транзитной территорией для товарного потока между КНР и ЕС. Большая Евразия видится как площадка для переговоров по более широкому кругу вопросов нежели только

сотрудничество с целью созданию объектов транспортной инфраструктуры: ЕАЭС может достигнуть конкретных договоренностей в области торговли с ЕС, КНР и ЕАЭС уже достигли соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, которое может быть углублено в рамках данной инициативы, КНР может усилить свои экономические позиции в странах ЕС и ЕАЭС, а также в других странах Азии путем использования экспансионистской инвестиционной политики. Большая Евразия видится той платформой, которая в будущем может привести к созданию единого экономического пространства, простирающегося от Лиссабона до Владивостока.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Доклад ЦИИ ЕБР, 2017. "Евразийский экономический союз", 296 с., Санкт-Петербург.
2. Евразийская экономическая комиссия. «Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза январь-декабрь 2019 года». URL: <https://is.gd/xkhtXp> (дата обращения: 10.06.2020).
3. Евразийская экономическая комиссия. «Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза январь-декабрь 2018 года». URL: <https://is.gd/cHncaJ> (дата обращения: 06.08.2020).
4. Евразийская экономическая комиссия. «Об итогах внешней торговли товарами Евразийского экономического союза январь-декабрь 2017 года». URL: <https://is.gd/T3X4he> (дата обращения: 06.08.2020).
5. Bond, I. 2017. "The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road: Can they work together?", Centre for European Reform, 1-3, London.
6. Kuznetsova, Anna. "Greater Eurasia: Perceptions from Russia, the European Union, and China." Core Europe and Greater Eurasia: A roadmap for the future (2017).
7. Latukhina, K. "Putin Announced the Creation of a Large Eurasian Partnership, Rossiiskaya gazeta [Russian newspaper], no. 6999." (2016).
8. Summers, T. (2016). China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy. Third World Quarterly, 37(9), 1628-1643.
9. Департамент торговой политики // ЕЭК. URL: <https://www.euneighbours.eu/ru/policy> (дата обращения: 09.06.2020).
10. Emerson, Michael. "Toward a Greater Eurasia: Who, Why, What, and How?." Global Journal of Emerging Market Economies 6.1 (2014): 35-68.
11. Vinokurov, Evgeny. "Emerging Eurasian continental integration: trade, investment, and infrastructure." Global Journal of Emerging Market Economies 6.1 (2014): 69-93.