Пак Егор Вадимович. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: диссертация ... кандидата Экономических наук: 08.00.14 / Пак Егор Вадимович;[Место защиты: ФГАОУВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»], 2017.- 201 с.

**Содержание к диссертации**

Введение

**ГЛАВА 1. Экономические основы транспортно логистического сотрудничества в ЕАЭС 11**

1.1. Сущность транспортно-логистического сотрудничества: основные понятия и категории 11

1.2. Основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС 31

1.3. Состояние транспортно-логистического комплекса ЕАЭС 45

**ГЛАВА 2. Особенности сотрудничества в транспортно логистической области в ЕАЭС 57**

2.1. Общие итоги экономической интеграции в ЕАЭС 57

2.2. Влияние евразийской интеграции на сферу транспортно-логистических услуг в ЕАЭС 80

2.3. Роль евразийской интеграции во взаимной торговле продукцией транспортного машиностроения в ЕАЭС 93

2.4. Особенности проведения единой транспортной политики в ЕАЭС и опыт ЕС 104

**ГЛАВА 3. Проблемы и потенциал транспортно логистического сотрудничества как механизм обеспечения функционирования ЕАЭС 115**

3.1. Проблемы транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС 115

3.2. Перспективы реализации транзитного потенциала ЕАЭС в системе международных транспортных коридоров 125

3.3. Перспективы сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шёлкового пути» 139

3.4. Предложения по расширению и углублению транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС 146

Заключение 154

Список использованных источников

* [Основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС](http://www.dslib.net/economika-mira/perspektivy-razvitija-sotrudnichestva-v-oblasti-transporta-i-logistiki-v.html#7678981)
* [Влияние евразийской интеграции на сферу транспортно-логистических услуг в ЕАЭС](http://www.dslib.net/economika-mira/perspektivy-razvitija-sotrudnichestva-v-oblasti-transporta-i-logistiki-v.html#7678982)
* [Перспективы реализации транзитного потенциала ЕАЭС в системе международных транспортных коридоров](http://www.dslib.net/economika-mira/perspektivy-razvitija-sotrudnichestva-v-oblasti-transporta-i-logistiki-v.html#7678983)
* [Предложения по расширению и углублению транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС](http://www.dslib.net/economika-mira/perspektivy-razvitija-sotrudnichestva-v-oblasti-transporta-i-logistiki-v.html#7678984)

**Введение к работе**

**Актуальность исследования.** С созданием Евразийского экономического  
союза (ЕАЭС) евразийская интеграция вышла на уникальный для всего  
постсоветского пространства уровень глубины регионального сотрудничества.  
Через наднациональный формат ЕАЭС интегрирующиеся страны стремятся  
качественно повысить роль региона в мировой экономике в условиях  
ужесточения глобальной конкуренции, фрагментации глобального

производственного процесса и нарастания глобальных рисков.

Сотрудничество в области транспорта и логистики является актуальной, но при этом недостаточно исследованной формой сотрудничества в ЕАЭС. Роль транспортно-логистической отрасли в евразийской экономической интеграции является центральной с точки зрения е функции связующего звена в системе мирохозяйственных связей как внутри ЕАЭС, так и транзитом по его территории. Наличие развитой и современной транспортно-логистической инфраструктуры служит необходимым условием создания новых производств, роста инвестиций и мобильности трудовых ресурсов в ЕАЭС.

Транспортно-логистическая отрасль также может стать одним из основных несырьевых драйверов развития ЕАЭС, создав благоприятные организационно-экономические условия для транзитных перевозок. Уникальное расположение ЕАЭС на перекрстке растущих объмов торговли «Восток-Запад» и «Север-Юг» является одной из фундаментальных предпосылок наращивания сухопутного транзита по территории ЕАЭС, конкурентным преимуществом которого уже сегодня является скорость перевозки, минимум таможенных формальностей в рамках единой таможенной территории и мультимодальная1опция доставки.

Однако, в существующем виде транспортно-логистический комплекс ЕАЭС не способен в полной мере обеспечить повышение эффективности транспортно-логистического сотрудничества и, как следствие, всей экономической составляющей евразийской интеграции и требует модернизации, что также обуславливает актуальность данного исследования.

1 Мультимодальная перевозка – особый вид перевозки, осуществляемый двумя и более видами транспорта по одному договору перевозки, единому транспортному документу и единому тарифу оператором мультимодальной перевозки

**Степень** **научной** **разработанности** **проблемы.** Транспортно-

логистическое сотрудничество как одно из направлений евразийской экономической интеграции является недостаточно изученной областью исследования. Во многом это связано с преобладанием в евразийском интеграционном процессе политической воли руководства стран ЕАЭС к экономической интеграции и, как следствие, вс ещ незначительными экономическими итогами интеграции.

Сущность транспортно-логистического сотрудничества в мировой

экономике как фактора углубления международного разделения труда (МРТ) исследована в работах зарубежных авторов, таких как М. Альфредсон, Р. Баллоу, М. Кристофер, Д. Ламберт, П. Ларсон, Г. Манган, С. Фосетт и С. Хертц. В российской науке этим аспектам посвящены труды С.В. Саркисова, В.И. Сергеева, Т.А. Прокофьевой, И.В. Пустохиной и А.В. Резера.

Научно-практический анализ евразийской экономической интеграции присутствует в трудах учных из стран ЕАЭС, в том числе И.В. Андроновой, О.В. Буториной, Л.Б. Вардомского, Е.Ю. Винокурова, С.Ю. Глазьева, Р.С. Гринберга, Н.С. Зиядуллаева, В.Л. Иноземцева, Е.М. Кузьминой, А.Ю. Кнобеля, А.М. Либмана, Т.А. Мансурова, А.Н. Спартака и Б.К. Султанова. В иностранной научной литературе евразийские интеграционные процессы изучены в работах Х. Адомеи, К. Волчук, Р. Драгневой, М. Лаурель, Н. Попеску, Д. Тарра, Д. Шпехлер, М. Шпехлера и К. Хоффман.

Отдельные проблемы и перспективы транспортно-логистического

сотрудничества в ЕАЭС отмечены в исследованиях Е.Ю. Винокурова, К.Х. Зоидова, А.А. Медкова, А.И. Федоренко, В.А. Цветкова и Ю.А. Щербанина. Особенности перехода к единой транспортной политике (ЕТП) ЕАЭС раскрыты Л.О. Бабыниной и Е.С. Громогласовой. Роль и место ЕАЭС в международных транспортных коридорах (МТК) представлены в трудах О.А. Подберзкиной и Т.А. Прокофьевой. Методы повышения эффективности функционирования транспортно-логистического комплекса ЕАЭС отражены В.П. Мешалкиным и С.А. Хапилиным. Перспективы сопряжения ЕАЭС с китайским «Экономическим

поясом Шлкового пути» (ЭПШП) раскрыты в работах С.Г. Лузянина, А.С. Скрибы и Вань Цинсуна.

Таким образом, можно констатировать, что отдельные вопросы темы исследования рассмотрены в опубликованных работах. Вместе с тем, в целом в научной литературе стран ЕАЭС и в зарубежных источниках отсутствует комплексный и системный анализ транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС с выявлением его особенностей, проблем и перспектив в контексте развития евразийской экономической интеграции.

**Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК России.**Диссертация соответствует паспорту специальности ВАК России 08.00.14 – Мировая экономика в следующих областях исследования: Интеграционные процессы в развитых и развивающихся регионах мирового хозяйства, закономерности развития этих процессов, оценка интеграционных перспектив различных торгово-экономических блоков (пункт 5); Развитие международной транспортной инфраструктуры и телекоммуникаций, их роль в интернационализации мирохозяйственных связей (пункт 22).

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертационного исследования заключается в выявлении особенностей, проблем и перспектив развития транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС.

Для достижения поставленной цели автором были сформулированы и решены следующие задачи:

1. раскрыть сущность и особенности транспортно-логистического сотрудничества в контексте углубления международного разделения труда и развития региональной интеграции;
2. исследовать основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС как важного направления развития евразийской экономической интеграции;
3. комплексно оценить влияние евразийской экономической интеграции на расширение и углубление транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС как системы;
4. охарактеризовать существующий уровень развития транспортно-логистического комплекса Союза, изучив особенности и проблемы транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС;
5. оценить влияние евразийской экономической интеграции на транзитный потенциал ЕАЭС в системе международных транспортных коридоров (МТК) «Восток-Запад» и «Север-Юг»;
6. выявить перспективные направления развития транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС.

**Объектом** **исследования** выступает евразийская экономическая

интеграция, которая привела к созданию ЕАЭС. **Предметом исследования** является комплексный анализ транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС как одного из важных направлений евразийской экономической интеграции.

**Хронологические рамки исследования** определены периодом с 2010 г. – года официального запуска евразийской интеграции в формате Таможенного союза (ТС) России, Беларуси и Казахстана – по 2015 г. – года перехода евразийской интеграции к формату ЕАЭС и вступления в него Армении и Кыргызстана.

**Теоретическую основу исследования** составляют труды российских и зарубежных учных по вопросам мировой экономики, мировой торговли, региональной интеграции, евразийской интеграции, а также результаты исследований в области глобальных цепочек стоимости (ГЦС) и международных транспортных коридоров (МТК).

**Методологическая база исследования** заключается в применении автором  
положений системного анализа, сравнительного анализа и синтеза, позволяющих  
комплексно проследить основные тенденции, проблемы и перспективы  
транспортно-логистического сотрудничества в контексте евразийской

экономической интеграции. Элементы количественного анализа, систематизации и обобщения статистических данных применены для расчтов, построения таблиц и графиков, представленных в диссертации.

**Информационная база исследования** состоит из ежегодных отчтов и  
публикаций международных организаций, таких как Всемирный банк (ВБ),  
Всемирная торговая организация (ВТО), Международный валютный фонд (МВФ),  
Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Конференция  
ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД); официальной торговой статистики  
Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Исполнительного комитета СНГ;  
официальных данных статистических агентств и центральных банков стран  
ЕАЭС; научно-аналитических докладов, представленных Евразийской

экономической комиссией (ЕЭК), Евразийским банком развития (ЕАБР), Институтом Европы РАН, Институтом проблем рынка РАН и международным дискуссионным клубом «Валдай».

**Научная новизна** заключается в изучении транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС как системы, предоставляющей транспортно-логистические услуги (ТЛУ), производящей технические и подвижные средства и обеспечивающей единые принципы регулирования транспортно-логистической отрасли.

**Основные результаты, содержащие научную новизну и выносимые на защиту, заключаются в следующем:**

1. Раскрыты и систематизированы основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС как важного направления евразийской экономической интеграции, такие как назревшая необходимость диверсификации экономики и повышения значимости Союза в мировой торговле; в целом сохраннная и функционирующая взаимозависимость и взаимодополняемость их производственных, технологических и транспортно-логистических комплексов.
2. Выявлено, что в 2010-2015 гг. евразийские интеграционные механизмы способствовали росту основных показателей работы транспорта как сферы услуг в экономике ЕАЭС, таких как грузооборот и объм перевезнных грузов. Также доказано, что в результате развития транспортно-логистического сотрудничества ЕАЭС удалось достичь роста объмов внутреннего и сквозного транзита в системе международных транспортных коридоров (МТК) «Восток-Запад» и

«Север-Юг», конкурентным преимуществом которых уже сегодня является мультимодальная опция доставки, скорость и минимизация таможенных процедур в рамках единой таможенной территории ЕАЭС.

1. Раскрыто положительное влияние интеграции на расширение товарной номенклатуры взаимной торговли стран Союза продукцией автомобильного, железнодорожного, трубопроводного и сопутствующего транспортного машиностроения2, а также углубление производственной кооперации в автомобильном и железнодорожном машиностроении. Расчт индекса Грубеля-Ллойда в парах стран ЕАЭС в 2011-2015 гг. продемонстрировал, что в результате интеграции выросла взаимная внутриотраслевая торговля стран Союза продукцией автомобильного и железнодорожного машиностроения.
2. Установлено, что в ЕАЭС отсутствует полноценная единая транспортная политика (ЕТП), так как основные функции по е планированию, формированию и проведению пока остаются на национальном уровне стран Союза. Вместе с тем, доказано, что наиболее действенные механизмы реализуемой на сегодняшний день скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС достигнуты на железнодорожном и автомобильном видах транспорта.
3. Определены структурные проблемы, которые препятствуют развитию транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС и повышению общей эффективности евразийской экономической интеграции, такие как высокая степень морального и технического износа транспортно-логистической инфраструктуры; неразвитость рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) с преобладанием в его структуре операций с низкой добавленной стоимостью, предоставляемых провайдерами логистики уровня 1 и 2 PL3; отсутствие

2 К сопутствующему транспортному оборудованию отнесены подъмные механизмы, краны, устройства для перемещения,  
погрузки и разгрузки, а также прочие средства специального назначения

3 Провайдеры транспортно-логистических услуг отличаются друг от друга степенью интегрированности предоставляемых  
услуг, т.е. спектром оказываемых транспортно-логистических услуг и наличием сетевых решений. Провайдер логистики  
первого уровня – 1PL (first-party logistics) – работает локально и оказывает ограниченный комплекс услуг, зачастую только  
перевозку собственными транспортными средствами. Провайдер логистики второго уровня – 2PL (second-party logistics) –  
осуществляет перевозки, как правило, собственными транспортными средствами в международном масштабе и предоставляет  
расширенный комплекс услуг. Провайдер логистики третьего уровня – 3PL (third-party logistics) – чаще именуемый как  
оператор перевозки обеспечивает как свою часть перевозки, так и координирует деятельность привлекаемых им подрядчиков,  
предоставляя полный (интегрированный) комплекс услуг. Провайдер логистики четвртого уровня – 4PL (fourth-party logistics)  
– дополнительно к комплексу функций 3PL предоставляет услугу управленческой логистики, т.е. оптимизацию процесса по  
критериям стоимости, скорости, сохранности, сервиса и стабильности

действенного механизма обеспечения недискриминационного доступа

перевозчиков стран ЕАЭС на транспортную инфраструктуру друг друга.

6. Выявлены перспективные направления развития транспортно-

логистического сотрудничества в ЕАЭС, к которым относятся: переход к единой  
промышленной политике, призванной направить аккумулированные научно-  
производственные ресурсы ЕАЭС в автомобильное и железнодорожное  
машиностроение, в которых уже заметны реальные эффекты от интеграции;  
обеспечение качественного изменения структуры рынка транспортно-

логистических услуг (ТЛУ) ЕАЭС за счт увеличения доли провайдеров  
логистики уровня 3 и 4 PL с существующих 5% до 20-25%; создание на  
территории ЕАЭС 50-70 современных мультимодальных транспортно-

логистических центров (МТЛЦ); повышение конкурентоспособности

автомобильных перевозок по сравнению с железнодорожными для дальнейшего развития мультимодальной опции доставки в системе международных транспортных коридоров (МТК) «Восток-Запад» и «Север-Юг» в частности путм снижения транспортных тарифов; подготовка комплекса организационно-экономических мер по сопряжению транспортно-логистической системы ЕАЭС и китайской мегаинфраструктурной инициативы «Экономический пояс Шлкового пути» (ЭПШП).

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что основные положения, выводы и рекомендации могут быть использованы профильными министерствами экономического блока России и стран ЕАЭС, а также Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) и Евразийским банком развития (ЕАБР) при разработке и реализации основных направлений экономической интеграции стран ЕАЭС; научным сообществом стран ЕАЭС и зарубежными учными для дальнейшего изучения особенностей и перспектив развития транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС и евразийской экономической интеграции; для преподавания следующих дисциплин в ВУЗах России и стран ЕАЭС – «Международные экономические отношения», «Мировая экономика», «Евразийская интеграция» и «Международная логистика».

**Апробация результатов исследования.** Основные научно-практические положения и выводы диссертации опубликованы на английском и русском языках в трх международных, трх российских и одном казахстанском научных журналах, в том числе входящих в базу данных Scopus – The International Journal of Interdisciplinary Global Studies (USA) – и рецензируемых ВАК России – Российский внешнеэкономический вестник, Вестник МГИМО-Университета и Менеджмент в России и за рубежом, а также заслушаны на шести международных научных конференциях – Первые Ливенцевские чтения «Международные экономические отношения – научная школа МГИМО» (г. Москва, 2017), International Conference on Competitiveness and Economic Development (г. Алматы, 2016), 2nd Annual International Conference on Competitiveness and Entrepreneurship: Kazakhstan and Other Emerging Markets (г. Алматы, 2015), ISIS-2014 Venice International Multidisciplinary Academic Summit (г. Венеция, 2014), Entrepreneurship and Competitiveness in Emerging Markets: Case of Kazakhstan (г. Алматы, 2014) и Eighth International Conference on Interdisciplinary Social Sciences (г. Прага, 2013).

Полученные результаты настоящего диссертационного исследования легли в основу экспертного документа-предложения по комплексному развитию евразийской интеграции до 2025 г., разработанного автором и другими молодыми исследователями из стран ЕАЭС и представленного на рассмотрение Коллегии ЕЭК на заседании от 22 ноября 2016 г. как результат Школы Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Российского совета по международным делам (РСМД) «ЕАЭС: интеграция для каждого. Эффекты и перспективы до 2025 года», (г. Москва, 6-13 ноября 2016 г.)

**Структура диссертационного исследования** состоит из введения, трх глав с выводами, заключения, списка использованных источников, включающего 213 наименований, и семи приложений. Диссертация изложена на 201 странице и иллюстрирована 30 таблицами и 56 рисунками.

## Основные предпосылки транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС

Вместе с тем, повышению интегрированности, мультимодальности и эффективности предоставляемых ТЛУ в системе ТЛЦ способствует практика размещение таких центров в узловых хабах в международных транспортных коридорах (МТК). В существующей литературе отсутствует единая дефиниция МТК, но автор придерживается определения Комитета по транспорту ЕЭК ООН, согласно которому под международным транспортным коридором (international transport corridor) понимают «часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающую значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными странами и континентами, включающую в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов степ. док. эк. наук (08.00.14) / Саркисов Сергей Васильевич, Академия народного хозяйства (АНХ) при Правительстве Российской Федерации. – Москва, 2008. – С. 21. транспорта, работающих на данном направлении, и совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок»28. На сегодняшний день сугубо транспортно-логистический аспект сотрудничества в МТК перерастает в инструмент обеспечения глобального геоэкономического и геополитического доминирования ряда стран и объединений. Так, помимо уже действующих десяти панъевропейских (критских) коридоров ЕС активно продвигает мультимодальный проект – МТК «ТРАСЕКА (Европа-Кавказ-Азия)» по доставке грузов из АТР в ЕС в обход России29. Китай прорабатывает реализацию проекта ЭПШП с его сухопутным транспортным стержнем Евроазиатской транспортной магистрали (ЕТМ) для выхода на рынки ЕС и стран Персидского залива в обход Южного морского пути30. ЕАЭС формирует собственную систему МТК, состоящую из коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг», для «переключения» транзитных грузопотоков между АТР-ЕС и ЕС-Индия-страны Персидского залива на свою территорию31. Наконец, США стремятся воссоздать античный Шёлковый путь через МТК «Новый Шёлковый путь», связав ЕС с Центральной Азией, Индией и Пакистаном через Афганистан, создав конкуренцию китайским и российским инициативам в регионе32.

Наиболее разветвлённая и интегрированная в существующие производственные и транспортно-логистические комплексы сеть ТЛЦ действует в ЕС и состоит из 100 международных и региональных центров33. Одним из самых развитых мультимодальных ТЛЦ ЕС является Bologna Freight Village, расположенный в крупном транспортном узле Северной Италии на пересечении пяти железнодорожных и четырёх автомобильных артерий. ТЛЦ Bologna Freight Village плотно интегрирован во внутриевропейскую транспортно-логистическую систему — через него проходит до 16% международного грузопотока Италии34. Таким образом, практика транспортно-логистического аутсорсинга и концентрация транспортно-логистических операций в системе ТЛЦ в целом отвечают потребностям мирового рынка ТЛУ по повышению интегрированности предоставляемых услуг и снижению совокупных издержек в ГЦС.

Существенное влияние на развитие интегрированной логистики в ГЦС оказывают региональные интеграционные процессы. Достигнутый уровень интегрированности ТЛУ на сегодняшний день всё меньше зависит от таких факторов как расстояние и издержки доставки грузов, а всё больше находится под влиянием экзогенных факторов, в том числе вызванных региональной интеграцией35. Снятие тарифных барьеров внутри торговых объединений, принятие единого таможенного тарифа в отношении третьих стран и переход к единым принципам регулирования отраслевых рынков объективно способствуют снижению системных издержек при перемещении товаров между различными центрами глобального производства, что в целом ведёт к повышению общей эффективности мировой торговли и мировой экономики. По оценкам ОЭСР, снижение трансакционных издержек на 1% как следствие элиминации тарифных барьеров внутри торговых объединений, может привести к дополнительному приросту мирового ВВП до 40 млрд долл.36

Традиционным аргументом в пользу перехода к региональной интеграции является наличие у стран региона общих проблем, которые возможно решить через определённую модель сотрудничества, но при сохранении независимого процесса принятия решений37. Такая функциональная кооперация, в первую очередь экономическая, может стать ответом на стоящие перед регионом вызовы, тем более, что страны, входящие в него, имеют схожие модели коммуникативности, хозяйствования и идентичности38.

Вторым распространённым ключом к пониманию региональной интеграции служит тезис об исходной взаимозависимости регионов. Как следствие региональные организации существуют не в отдельности друг от друга, а модели сотрудничества могут варьироваться в зависимости от региональной специфики39. Такой процесс можно сравнить с физическим принципом диффузии (diffusion), согласно которому институциональные модели имеют склонность к репликации40. Эффект диффузии является прямым продуктом фактора взаимозависимости и не работает в условиях обособленности региональных объединений41. В этой связи, под региональной диффузией понимается “любой процесс, при котором принятие ряда черт или норм частью населения увеличивает вероятность следования этим же нормам ещё не определившихся из числа этого же общества”42.

Оба вышеупомянутых подхода не являются взаимоисключающими, так как функциональные стимулы для региональной интеграции могут быть вполне совмещены с практикой диффузии в области институционального строительства. Дуализм двух подходов ярко выражен на примере ЕАЭС, когда функциональная логика евразийской интеграции как возможной альтернативы евроатлантической интеграции и экономической евроассоциации гармонично сочетается с практикой диффузии по адаптации прогрессивных интеграционных наработок ЕС в области институционального строительства

## Влияние евразийской интеграции на сферу транспортно-логистических услуг в ЕАЭС

В кризисные 2014-2015 гг. показатель для Казахстана вырос на 0,04 п.п., а для России на 0,01 п.п., что свидетельствует о незначительной, но переориентации экономики этих стран на поставки из партнёров по ЕАЭС, заместивших торговые потоки из третьих стран. Запуск интеграционных механизмов ТС привёл к максимальному значению индекса для Казахстана (0,23), переход к формату ЕЭП – для Беларуси (0,51), а создание ЕАЭС – для России (0,08).

Вместе с тем, представляется некорректным делать вывод о важности взаимной торговли для стран «тройки» исключительно по динамике индекса значимости взаимной торговли как такового без выявления направленности изменений взаимного товарного экспорта и импорта. Как результат интеграционных механизмов Беларусь значительно нарастила экспортные поставки товаров и в Россию, и в Казахстан, в то время как вся «тройка» в целом переориентировала определённую часть своих импортных закупок с третьих стран на источники из партнёров по интеграции. Так, в 2014 г. в сравнении с 2010 г. товарный экспорт Беларуси в страны «тройки» вырос на 55,7%, поставки Казахстана снизились на 13,2%, а экспорт России увеличился на 17,3%. В это же время показатель взаимного импорта показал рост на 21% для Беларуси, на 12% для Казахстана и на 30,9% для России92. Среднегодовые темпы прироста экспорта Беларуси в страны «тройки» за 2010-2014 гг. составили 11,7%, а импорта – 4,9%. Товарные поставки Казахстана в страны «тройки» ежегодно в среднем сокращались на 3,5%, а импорт, напротив, рос на 2,9%. Для России соответствующий показатель экспорта и импорта равен 4,0% и 6,9% соответственно.

Кризисный 2015 г. внёс свои коррективы в динамику взаимных экспортно-импортных операций стран «тройки». Так, экспорт Беларуси, очищенный от показателя вывоза товаров в Армению и Кыргызстан, в сравнении с показателем 2014 г. сократился на 32,7%, экспорт Казахстана – на 24,2%, России – на 20,3%. Наибольшее снижение взаимного импорта отмечено в России (-31,4%), а наименьшее в Беларуси (-23,8%)93.В страновом разрезе за 2015 г. наибольший вклад во взаимный экспорт ЕАЭС вносит Россия, а во взаимный импорт – Беларусь (рис. 2.5). (дата обращения: 20.05.2016) 24,2%. На фоне роста вклада Беларуси во взаимный импорт (+2,4 п.п.) до 38,1% сократился показатель России (-1,7 п.п.) до 31,2%. Доля Казахстана во взаимном экспорте и импорте незначительно, но снизилась на 0,9 п.п. и 0,4 п.п. соответственно.

По доле экспорта в страны ЕАЭС в общем объёме национального экспорта за 2015 г. лидируют Беларусь и Кыргызстан. Больше всего от импорта из ЕАЭС зависят экономики тех же Беларуси и Кыргызстана, а минимум такого экспорта (8,4%) и импорта (7,7%) отмечен в России (рис. 2.6, рис. 2.7).

Таким образом, в 2010-2015 гг. Беларусь существенно нарастила свои позиции в торговле с Казахстаном и Россией, заместив своей продукцией ряд внешних и внутренних производителей, что делает её при прочих равных наиболее выигравшей от евразийской экономической интеграции стороной. За этот же период экспорт Казахстана в Россию и Беларусь сократился на фоне роста соответствующего показателя импорта, а темпы прироста российского импорта опередили соответствующие темпы прироста экспорта. Этот факт свидетельствует о возросшей вовлечённости Казахстана и России во взаимные импортные операции.

Вместе с тем, подведение итогов количественной составляющей взаимной торговли выявил ряд существенных интеграционных диспропорций. Во-первых, товарооборот в стратегически уравновешивающей ЕАЭС паре Казахстан 63

Беларусь весьма незначителен с долей Беларуси в экспорте Казахстана за 2015 г. в 1,0% и в 4,3% в обратном направлении. Более того, в 2015 г. в сравнении с 2014 г. было зафиксировано снижение экспорта Беларуси в Казахстан (-0,5 п.п.) на фоне незначительного роста экспорта Казахстана в Беларусь (+0,4 п.п.)94. Во-вторых, и более фундаментально российская экономика мало ориентирована на торговлю с партнёрами по ЕАЭС с показателями в 8,1% от общего объёма внешней торговли, в 8,4% от совокупного экспорта и 7,7% от совокупного импорта95. Такое положение дел в контексте стремления России по-новому институционализировать свой статус-кво на постсоветском пространстве резонно ставит под вопрос перспективы дальнейшей интенсификации экономической составляющей евразийской интеграции. В-третьих, отсутствие общей таможенной границы между ЕАЭС и Арменией не позволяет последней эффективно выстраивать торговые контакты с наиболее удалёнными от неё Казахстаном и Кыргызстаном, на которые приходится соответственно 2,1% и 0,1% экспорта Армении96. Тем не менее, в 2015 г. Россия осталась основным торговым партнёром внутри ЕАЭС и для Армении, и Беларуси, и Казахстана (рис.2.8).

До вступления в ЕАЭС внешнеторговый оборот Кыргызстана превышал национальный ВВП, так как экономическая модель страны строилась на массовом реэкспорте продукции, в первую очередь из Китая, а с запуском единой таможенной территории и единого таможенного тарифа (ЕТТ) Союза возможность для бесконтрольных реэкспортных операций сошла на нет98.

Важными характеристиками и индикаторами качественных итогов экономической интеграции стали рост индекса интенсивности торговли, изменение структуры взаимной торговли и положительная динамика внутриотраслевой торговли. Индекс интенсивности торговли (trade intensity index)99 позволяет оценить уровень взаимной торговли между интегрирующимися странами в сравнении с их общим объёмом участия в мировой торговле. При его значении больше 1 – степень предпочтения страной i страны j в качестве своего торгового партнёра выше средней, и в интеграционном объединении присутствует эффект отклонения торговли (trade diversion)100

## Перспективы реализации транзитного потенциала ЕАЭС в системе международных транспортных коридоров

Процесс предоставления ТЛУ в ЕАЭС объективно не может быть эффективно осуществлён без привлечения комплекса современных технических и подвижных средств, т.е. материальной подсистемы транспортно-логистического сотрудничества. В данном случае под материальной подсистемой транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС автор понимает комплекс технических и подвижных средств, т.е. машин, вагонов, локомотивов, судов, самолётов, сопутствующего транспортного оборудования120 и т.д., непосредственно осуществляющих физическое перемещение груза и прочие операции с ним как внутри единого рынка ЕАЭС, так и транзитом по ЕАЭС. Уровень развития

К сопутствующему транспортному оборудованию отнесены подъёмные механизмы, краны, устройства для перемещения, погрузки и разгрузки, а также прочие средства специального неподвижного назначения технических и подвижных средств транспортно-логистического комплекса ЕАЭС предопределяет вовлечённость территорий интегрирующихся стран в экономическую деятельность, ритмичность перемещения товаров и доступность услуг, а также мобильность трудовых ресурсов – факторов, оказывающих существенное влияние на евразийскую экономическую интеграцию. Влияние евразийской экономической интеграции на материальную подсистему транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС исследовано автором через взаимную торговлю стран ЕАЭС продукцией транспортного машиностроения. Евразийские интеграционные процессы способствовали расширению и углублению взаимодействия стран ЕАЭС в транспортном машиностроении. Количественным следствием интеграции является рост взаимного товарооборота продукцией автомобильного, железнодорожного и трубопроводного машиностроения, а также сопутствующего транспортного оборудования. Качественный результат интеграции заключается в придании взаимному обмену техническими и подвижными средствами автомобильного и железнодорожного видов транспорта внутриотраслевого характера. Соответственно, развитие производственной кооперации в материальной подсистеме транспортно-логистической отрасли способствует углублению интеграции в рамках всего ЕАЭС.

Для оценки структуры взаимной торговли техническими и подвижными средствами транспортно-логистической отрасли в парах стран ЕАЭС из укрупнённой товарной группы ТН ВЭД (два знака) машины, оборудование и транспортные средства (84-90) автором было выделено двадцать наиболее значимых товарных позиций различных видов транспорта121. Из-за отсутствия статистики по экспортно-импортным операциям транспортной отрасли «тройки» за 2010 г. к интеграционным вехам 2012 и 2015 гг. торговые показатели за 2011 г. – второй год функционирования ТС. На основании полученных данных для пар интегрирующихся стран произведен расчёт индекса GL за 2010-2015 гг.,

Все двадцать позиций взаимной торговли стран ЕАЭС техническими и подвижными средствами транспортно-логистической отрасли представлены в Приложении №1, Приложении №3, Приложении №5, Приложении №6 и Приложении №7, тогда как в тексте диссертации представлены только ключевые десять товарных позиций отразивший степень комплементарности выпуска транспортного машиностроения средствами различных видов транспорта122.

В паре Беларусь-Казахстан прослеживается определённая специализация взаимных экспортно-импортных операций на продукции автомобильного машиностроения (табл. 2.5).

Таблица 2.5. Экспортно-импортные операции по товарным позициям транспортного машиностроения в паре Беларусь-Казахстан за 2011, 2012 и 2015 гг. (тыс. долл.)

Традиционно прочные позиции в экспорте Беларуси занимают автомобили грузовые. В 2015 г. на данную товарную позицию пришлась наибольшая доля в структуре экспорта транспортных средств Беларуси, но снизилась в сравнении с 2012 г. (-39,6%). Вместе с тем, в 2011-2015 гг. белорусский экспорт грузовых автомобилей ежегодно в среднем сокращался на 24,6%, а среднегодовые темпы изменения экспорта Беларуси по всем категориям автотранспортного экспорта за 2011-2015 гг. были отрицательными: дорожная и строительная техника (-10,5%), прицепы и полуприцепы (-6,9%). В то же время, единственной позиций, показавшей среднегодовой рост, стали автопогрузчики (+42,8%). В 2011-2012 гг.

В тексте представлена динамика индекса GL по пяти наиболее важным товарным позициям транспортного машиностроения в парах стран ЕАЭС. Значения GL по оставшимся позициям транспортного машиностроения представлены в Приложении №2, Приложении №4, Приложении №6 и Приложении №7 отмечен существенный рост экспортных поставок железнодорожных вагонов грузовых из Беларуси в Казахстан (+897,1%), что может быть расценено как значимый результат транспортной интеграции при переходе от ТС к ЕЭП.

В экспорте транспортного машиностроения Казахстана в Беларусь за 2015 г. преобладают автомобили грузовые и арматура для трубопроводов. Казахстанский экспорт грузовых автомашин в Беларусь возник как прямое следствие интеграционных механизмов в 2012 г. Поставки же арматуры для трубопроводов в Беларусь из Казахстана в 2011-2015 гг. ежегодно в среднем росли на 275,5%.

Интеграционные механизмы способствовали углублению производственной кооперации Беларуси с Казахстаном по позициям автомобильного машиностроения, товарооборот по основным категориям которого является преимущественно внутриотраслевым, начиная с 2012 г. (табл. 2.6).

## Предложения по расширению и углублению транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС

Региональным проектом, способным оказать существенное влияние на развитие транспортно-логистического сотрудничества и евразийских интеграционных процессов в формате ЕАЭС, является продвигаемый Китаем «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП). В экспертном сообществе пока нет однозначного мнения по поводу потенциальной пользы или угрозы для

В данном контексте под солидарным понимается взаимодополняемый и совместный ЕАЭС, исходящих от ЭПШП189, но ясно одно – дальнейший ход евразийской интеграции во многом будет вынужден считаться с китайскими интересами в регионе. Представляется, что у ЕАЭС и ЭПШП есть, что предложить друг другу. Объективной точкой соприкосновения двух проектов может стать обоюдное стремление создать современную и безбарьерную транспортно-логистическую инфраструктуру от АТР до Западной Европы. В этой связи, вклад Китая в концепцию регионального сопряжения состоит в финансировании масштабного инфраструктурного строительства, в котором остро нуждается ЕАЭС, а роль ЕАЭС заключается в гарантировании скорости и сохранности перевозок по своей территории. Проект представляется выгодным для обеих сторон: Китай получает более быструю сухопутную опцию доставки своих грузов на внешние рынки, а ЕАЭС – шанс модернизировать стационарную транспортную инфраструктуру и возможность «встроиться» в ГЦС.

Идея о создании ЭПШП была озвучена председателем КНР Си Цзиньпином во время выступления в Назарбаев-Университете в г. Астана в сентябре 2013 г. Планируется, что проект охватит 18 азиатских и европейских стран, включая все пять стран ЕАЭС, общей площадью 50 млн км2 и населением в 3 млрд человек190. В 2005-2015 гг. торговля Китая со странами, по которым пройдёт ЭПШП, ежегодно в среднем росла на 19% и в 2015 г. превысила 1 трлн долл.191. Вместе с тем, общемировая экономическая турбулентность, замедление темпов роста экономики Китая до 6,8% и наметившийся вывод американских и европейских производств из Китая в третьи страны вынуждает руководство страны искать новые точки экономического роста. Реализация ЭПШП обеспечит экспорт прямых китайских инвестиций в регион, задействовав в инфраструктурном строительстве как раз те отрасли китайской экономики, которые столкнулись с кризисом перепроизводства, в т.ч. строительная, металлургическая и транспортное машиностроение. В инвестиционном и экономическом плане соперничество России с Китаем за доминирование в постсоветском регионе выглядит мало результативным. Так, объём торговли Китая со странами ЦА в 2014 г. составил 46 млрд долл. и почти в 1,5 раза превзошёл соответствующий объём торговли России192, а инвестиции Китая в эти страны в 10,7 раз превышают российские193. В экономику только одного Казахстана в 2015-2016 гг. Китай планирует вложить более 24 млрд долл.194. Инвестиции Китая в создаваемый под Минском белорусско-китайский индустриальный парк «Великий камень» до 2022 г. могут составить 5,5 млрд долл.195, что в перспективе может лишить Россию текущего статуса главного иностранного инвестора в экономику Беларуси. Россия и сама является важным реципиентом китайских инвестиций (400 млрд руб.), на которые планируется строительство первой в стране высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань196. Таким образом, с реализацией ЭПШП инвестиционно-экономическое присутствие Китая в регионе будет только возрастать – в учреждённом Азиатском банке инфраструктурных инвестиций (АБИИ), уставной капитал которого составляет 100 млрд долл. и в который входят Россия, Казахстан и Кыргызстан, доля Китая составляет 50%.

В этой связи, бесспорным конкурентным преимуществом ЕАЭС в случае сопряжения двух проектов является опция безальтернативной сухопутной доставки из Китая в ЕС по единой таможенной территории ЕАЭС в обход морского пути, отягощённого территориальными спорами Китая со странами Юго-восточной Азии и его «узким местом» – Малаккским проливом. Технически сопряжение возможно и ввиду того, что транспортный стержень ЭПШП – Евроазиатская транспортная магистраль (ЕТМ) и её северный, морской и южный маршруты – совпадают с евразийскими МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг». Этот факт при прочих равных повышает шансы такого сопряжения на успех, а достигнутый уровень транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС в формируемых МТК ЕАЭС уже позволяет в среднем осуществлять доставку транзитных грузов из Китая в ЕС в 3-3,5 раза быстрее морской перевозки (рис. 3.7) выходом в акваторию Чёрного моря. Соответственно, морской маршрут ЕТМ совпадает с казахстанским мультимодальным участком МТК «Север-Юг».

Южный маршрут проследует по территории Казахстана, Узбекистана, Туркмении и Ирана и обеспечит Китаю выход к иранским портам Бандер-Аббас в Персидском и Чахбехар в Оманском заливах. Соответственно, южный маршрут ЕТМ также совпадает с казахстанским железнодорожным участком МТК «Север-Юг» с потенциалом вовлечения в процесс Кыргызстана.

Ещё одним перспективным маршрутом ЕТМ, не проходящим по территории ЕАЭС, но способным переориентировать на себя часть грузов с евразийского МТК «Север-Юг», является мультимодальный транспортный коридор Кашгар-Гвадар. Коридор соединит китайский Кашгар, находящийся в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, и пакистанский порт Гвадар на берегу Оманского залива. Порт Гвадар, построенный на китайские инвестиции и расположенный в непосредственной близости от стратегического Ормузского пролива, обеспечит Китай наземной артерией для транспортировки нефти из стран Ближнего Востока. Такая транспортно-логистическая активность Китая на южном направлении обусловлена его стремлением диверсифицировать каналы поставок нефти в страну, а взамен обеспечить поставки своих товаров в страны Персидского залива.

Руководство Китая, ставящее региональную стабильность одной из приоритетных направлений своей внешнеполитической и внешнеэкономической политики, видит в лице ЕАЭС гаранта беспрепятственного транзита своих грузов в ЕС, Иран, Индию и страны Персидского залива. Единая таможенная территория ЕАЭС сократила число пересекаемых китайским грузом таможенных границ, снизив транспортно-логистические издержки в цене для конечных потребителей, что в условиях замедления китайской экономики может служить элементом поддержания глобальной конкурентоспособности Китая.