

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА КНР И ЕАЭС В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ»

*Яо Цзяхуэй, Белорусский государственный университет,
e-mail: хяотао-123@qq.com
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь*

В статье охарактеризован уровень развития транспортной логистики КНР и стран ЕАЭС, определены общие интересы Китая и стран ЕАЭС в развитии транспортной логистики, в совершенствовании транспортно-логистической инфраструктуры, в создании современного транспортно-логистического коридора в Евразии, а также определены основные направления развития транспортно-логистического сотрудничества Китая и ЕАЭС в рамках реализации Инициативы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: транспортно-логистическое сотрудничество; Китайская Народная Республика; Евразийский экономический союз; инициатива «Один пояс—один путь»; индекс эффективности логистики.

Цель Инициативы «Один пояс — один путь» (ОПОП) была выдвинута в 2013 г. и заключается в способствовании упорядоченному и свободному потоку экономических факторов, высокоэффективному распределению ресурсов и глубокой рыночной интеграции путем укрепления связей и взаимодействия между странами Азии, Европы. В качестве приоритетной области данной инициативы выступает развитие транспортно-логистической инфраструктуры, которая играет важную роль в обеспечении расширения торгово-экономических связей между заинтересованными странами вдоль ОПОП, а также достижения устойчивого социально-экономического развития этих стран. Выгодное географическое положение определяет огромный транзитный потенциал государств-членов ЕАЭС для товаропотока Китай — ЕС. Все пять стран ЕАЭС являются важнейшими партнерами Китая на всем постсоветском пространстве, вовлеченными в строительство «Одного пояса и одного пути». В формате сопряжения ЕАЭС и ОПОП транспортно-логистическая сфера является одним из приоритетных направлений сотрудничества Китая и стран ЕАЭС.

В первую очередь, Китай в рамках ОПОП, как инициатор, нацелен на развитие разнообразной транспортно-логистической инфраструктуры на евразийском континенте, что, безусловно, будет укреплять торгово-экономическое сотрудничество Китая с партнерами Азии и Европы. За последнее десятилетие, транспортно-логистическая отрасль Китая развивалась быстрыми темпами, особенно в сфере строительства транспортно-логистической инфраструктуры, железнодорожных технологий. Уровень безопасности полетов гражданской авиации и развитие прибрежных портов достигли передового мирового уровня. По объему почтовых и курьерских услуг Китай занял первое место в мире [1]. Помимо этого, в условиях широкого применения современных информационных технологий в сегодня Китае формируется «умная» логистика. В Индексе эффективности логистики *LPI (Logistics Performance Index)* Всемирного банка в 2018 г., Китай сохранил 26-е место при индексе в 3,6 баллов в списке 160 стран мира. [2].

В отличие от темпов развития транспортной логистики в Китае, в странах-членах ЕАЭС уровень развития транспортной логистики весьма низкий. В рейтинге Индекса эффективности логистики страны-

члены ЕАЭС занимают невысокие позиции. Наилучший результат интеграционного объединения продемонстрировал Казахстан, занимающий 71-е место при индексе в 2,81 баллов, за ним следуют Россия (75-е место), Беларусь (103-е место), Кыргызстан (108-е место), и наиболее низкий *LPI* имеет Армения (116-е место) [2]. Следует отметить, что есть расхождение стран ЕАЭС и по отдельным показателям индекса, так по показателю «Эффективность таможни» Беларусь отстала от других стран-членов ЕАЭС, Армения имеет наиболее уязвимую позицию по показателям «Возможность отслеживания грузов» и «Соблюдение сроков поставки», а Кыргызстан отстал от других стран-членов по показателям «Качество инфраструктуры», «Простота организации международных перевозок», «Компетенция в логистике».

В современных условиях для стран-членов ЕАЭС открываются новые возможности развития и совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в рамках совместного с Китаем участия в инициативе ОПОП, что будет содействовать улучшению сотрудничества с соседними странами, и тем самым создавать условия для обеспечения безопасности национальной экономики и повышения инвестиционной привлекательности. Для России представляет интерес создание современных транспортных коридоров в рамках всего евразийского региона и развитие энергетической инфраструктуры в Дальневосточном регионе; Казахстан и Кыргызстан нацелены на реализацию транзитно-транспортного и экспортного потенциала, а также строительство новых современных высокоскоростных магистралей. Беларусь ожидает в рамках ОПОП создания совершенной транспортно-логистической системы, включающей в себя строительство скоростной автомагистрали, железных дорог, трубопроводов, а также транспортно-логистических центров; Армения, находящаяся в Кавказском регионе, в рамках ОПОП ощущает острую потребность в развитии транспортно-логистической инфраструктуры с целью развития внешней торговли, а также устойчивого социально-экономического развития. Вместе с тем в странах ЕАЭС уже разработаны некоторые программы по созданию транспортно-логистической инфраструктуры, так, например, при поддержке Всемирного банка в Казахстане была разработана Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 г. (к 2020 г. позволит повысить в 2 раза объем транзитных перевозок) [3] для ускорения интеграции транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана в международную транспортно-логистическую систему; в Беларуси в целях регулирования развития транспортно-логистической инфраструктуры были разработаны Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016—2020 гг., Государственная программа развития цифровой экономики и информационного общества на 2016—2020 гг., а также оригинальная схематическая модель рационального размещения транспортно-логистических центров.

Таким образом, учитывая общие интересы Китая и стран ЕАЭС в развитии транспортной логистики, совершенствовании транспортно-логистической инфраструктуры, а также в создании современного транспортно-логистического коридора в Евразии, основными направлениями транспортно-логистического сотрудничества Китая и ЕАЭС являются: использование транзитного потенциала ЕАЭС в пол-

ной мере, создание транспортно-логистических центров, обновление транспортно-логистической инфраструктуры стран, реализация механизации и автоматизации транспортной логистики с помощью применения современных информационных технологий, так, в частности, Беларусь должна особое внимание уделять развитию контейнерных перевозок в транспортном сообщении «Китай — Европа»; эффективное использование финансовой поддержки Фондов Шелкового пути и АБИИ, осуществление многоуровневого и многоканального финансирования, такого как СЭП, ГЧП и т. д. для того, чтобы увеличить инвестиции в транспортно-логистическую инфраструктуру всех участников инициативы; подписание соответствующих соглашений об упрощении процедур торговли для проведения комплексного управления транснациональной логистикой, особенно, для Беларуси, обладающей низким уровнем эффективности таможен, требуется реализовать безбумажное (электронное) таможенное оформление, внедрять систему электронных платежей для того, чтобы значительно сократить время таможенного оформления и повысить эффективность таможенных процедур.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Статистический бюллетень развития транспортной отрасли за 2017 год [Электронный ресурс] // Министерство транспорта КНР. — 2018. — Режим доступа: http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201803/t20180329_3005087.html. — Дата доступа: 29.09.2018. (на кит. яз.).
2. Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy [Electronic resource] // The World Bank. — 2018. — Mode of access: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. — Date of access: 29.09.2018.
3. О проекте Указа Президента Республики Казахстан «О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «об утверждении Перечня государственных программ». [Электронный ресурс] // Официальный сайт президента Республики Казахстан. — Режим доступа: http://www.akorda.kz/ru/legal_acts/decrees/o-gosudarstvennoi-programme-razvitiya-i-integracii-infrastruktury-transportnoi-sistemy-respubliki-kazahstan-do-2020-goda-i-vnesenii-dopolnen. — Дата доступа: 29.09.2018.

СОПРЯЖЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ И СОДРУЖЕСТВЕ НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Ожигина В. В., *Белорусский государственный университет,*
e-mail: vera@ozhigina.com
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

Наличие на постсоветском пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Содружества Независимых Государств (СНГ) приводит к распылению ресурсов и интеграционных усилий. Встает вопрос целесообразности сохранения СНГ наряду с более глубокой интеграцией в ЕАЭС. Предметом исследования стали отношения стран ЕАЭС с остальными странами СНГ. Цель — охарактеризовать возможности и разработать направления сопряжения и взаимодополнения интеграционных проектов СНГ и ЕАЭС. Предложено, наряду с заключением соглашения о свободной торговле услугами в рамках СНГ, подписание всеобъемлющего интеграционного соглашения, предполагающего постепенное включение стран СНГ в общий рынок товаров, услуг, капитала и труда ЕАЭС без участия в таможенном союзе. Разработаны индивидуальные подходы к осуществлению интеграционных проектов со странами Кавказа, Центральной Азии, Украиной и Молдовой.

Ключевые слова: *экономическая интеграция; Евразийский экономический союз; Содружество Независимых Государств; зона свободной торговли; общий рынок; экономическое интеграционное соглашение; всеобъемлющее соглашение.*