

Дроздович О. М., Ганевич А., Костенко О., Лойко А. И., Корзун А. В., Твардовский А. Д., Иванова П. А. Евразийское экономическое пространство в системе международного разделения труда

Интеграционные процессы, происходящие во всем мире, влияют на экономические процессы в евразийском регионе. В архитектурно-строительном профессиональном сообществе Беларуси и ЕАЭС BIM-технологии как элемент международного разделения труда перестали восприниматься как заморская экзотика. Тем более что на уровне правительства и профильных ведомств уже несколько лет идет работа по внедрению технологий информационного моделирования в проектирование и их распространение на весь жизненный цикл объектов капитального строительства.

Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. В настоящее время уже достигнуты реальные интеграционные результаты в сфере транспорта: транспортный (автомобильный) контроль перенесен на внешнюю границу Союза; действуют унифицированные (внутригосударственные) тарифы государств ЕАЭС по перевозке грузов железнодорожным транспортом и определены условия их применения при транзитных перевозках; установлены ценовые коридоры изменения тарифов по перевозке грузов железнодорожным транспортом; определены принципы доступа перевозчиков государств-членов на сопредельную железнодорожную инфраструктуру других государств-членов; осуществляются на безразрешительной основе международные автомобильные перевозки грузов (двусторонние, транзитные, между другими государствами-членами).

Важным событием стало утверждение главами государств 8 мая 2015 года Программы поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из

государств – членов ЕАЭС, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена ЕАЭС, на период с 2016 по 2025 годы. Ее реализация позволит обеспечить доступ транспортных компаний Союза к внутреннему рынку грузоперевозок, сократить порожние пробеги, снизить транспортные издержки потребителей услуг грузового автомобильного транспорта за счет развития добросовестной конкуренции.

Принятая в ЕАЭС концепция развития транспортного пространства предусматривает создание транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории от Алматы до Бреста. Стратегия создания и развития системы логистических центров ЕАЭС основана на положениях Соглашения между государствами - членами ЕАЭС о формировании Транспортного союза и Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕАЭС. Стратегия рассчитана на период до 2020 года и призвана объединить практические усилия членов сообщества для совместной реализации задач ЕАЭС в сфере транспортной деятельности.

В настоящее время Комиссия совместно с государствами-членами активно разрабатывает Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики. Их реализация обеспечит создание общего рынка транспортных услуг и формирование единого транспортного пространства, что позволит сократить сроки доставки грузов, понизить транспортную составляющую в конечной цене товаров, увеличить мобильность населения и транспортную доступность, расширить узкие места транспортной инфраструктуры, сделать территорию Союза более экономически привлекательной для транзитных потоков. Формирование международного автомобильного коридора «Западная Европа–Западный Китай» наряду с началом функционирования Объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок позволит создать в рамках Союза сухопутный мост между Европой и Азией и обеспечить предоставление комплексных конкурентоспособных транспортно-логистических услуг.

Важнейшим направлением дальнейшей работы будет реализация поставленной главами государств задачи по сопряжению развития

Евразийского экономического союза с проектом «Экономический пояс Шелкового пути» в сфере транспорта и инфраструктуры. Одним из ключевых узлов возрождаемого Шелкового пути станет новый высокоскоростной мультимодальный транспортный маршрут «Евразийский трансконтинентальный коридор», который будет основан на реализации «принципа 5С» – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность.

В силу своего геоэкономического положения Беларусь представляет собой транспортно-логистический «хаб» евразийского региона. Транспортная инфраструктура Беларуси представлена широкой сетью автомобильных, железных, воздушных дорог. Магистраль, пролегающая в стране, является важнейшим элементом европейской транспортной системы. Так, Беларусь пересекают 2 трансевропейских транспортных коридора, по международной классификации № «II» («Запад-Восток» — Берлин-Варшава-Минск-Москва) и № «IX» («Север-Юг» — граница России с Финляндией-Выборг-Санкт-Петербург-Витебск-Гомель-Украина-Молдова-Болгария-Греция) с ответвлением «IXB» — Гомель-Минск-Вильнюс-Клайпеда-Калининград. Протяженность второго транспортного коридора более 600 км.

Согласно утвержденной межгосударственным советом ЕАЭС концепции формирования единого транспортного пространства в Беларуси предусмотрено создание 4-х транспортно-логистических центров в городах Минске, Витебске, Бресте и Гомеле.

В нашей стране приступили к строительству одного самых крупных в мире логистических центров. В основе концепции — все пути: асфальт, рельсы и море. Это самый первый объект из всего масштабного комплекса под названием «Великий камень».

Резидентами индустриального парка уже являются восемь компаний, в том числе одна белорусская. Самый большой объем инвестиций — около полумиллиарда долларов — планирует вложить китайская компания «Чайна Мерчантс Групп». Компания пришла в нашу страну со своей стратегией. Соединить, во-первых, два государства - Беларусь и Литву. Два региона – Евросоюз и Евразийский экономический союз. Также реализованный проект станет мостом между китайско-белорусским индустриальным парком «Великий камень», свободной экономической зоной «Каунас» и портом Клайпеды. Использовать для этого будут сразу

четыре вида логистики: европейские автомагистрали, белорусские авиаперевозки, железные дороги Европы и Азии и судоходство в Балтийском море.

ОАО «РЖД», АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» и Белорусская железная дорога планируют создать транспортно-логистическую компанию для контейнерных перевозок по железной дороге. В качестве основы создания объединенной транспортно-логистической компании предлагается выбрать ОАО «РЖД Логистика» — 100% дочернее общество ОАО «РЖД». Объединенная транспортно-логистическая компания будет создаваться на базе уже имеющихся и работающих активов, ее создание не потребует от учредителей существенных первоначальных инвестиций, а также отвлечения денежных средств на этапе запуска проекта. Таким образом, проект изначально будет самофинансируемым и рентабельным.

31 мая в Сочи в рамках VII Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» ОАО «Российские железные дороги», АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» и Белорусская железная дорога подписали соглашение о развитии транспортно-логистической системы Единого экономического пространства. Согласно подписанному документу, стороны договорились о необходимости объединения усилий и углубления сотрудничества в области развития транспортно-логистической системы на территории России, Казахстана и Беларуси, ориентированной на предоставление качественных и конкурентоспособных услуг в рамках ЕЭП. Основными целями развития такой транспортно-логистической системы должны стать стабильное ценообразование за счет согласованной политики в области установления «сквозных» тарифов, выработка единых стандартов услуг.

Для реализации поставленных задач предполагается создание Международной транспортно-логистической ассоциации, которая займется выработкой единой нормативно-правовой базы ЕЭП в области транспорта и совершенствованием системы технического регулирования. Также стороны согласились предпринять совместные усилия по формированию объединенной транспортно-логистической компании на паритетной основе.

Для обеспечения развития транспортной отрасли необходимо формирование общего рынка транспортных и логистических услуг, единого транспортного пространства, повышение интеграции и качества предоставляемых услуг, согласованное развитие международных железнодорожных маршрутов. Экономическое развитие стран ЕЭП нуждается в существенной поддержке транспортно-логистического сектора. Барьеры, существующие между странами, приводят к дополнительным потерям и значительно снижают эффективность работы транспортного сектора.

Неотъемлемой частью экономической интеграции государств-участников Евразийского экономического союза является энергетическая интеграция, так как обеспеченность энергоресурсами — важнейший фактор индустриального развития любой страны. Необходимость надежной и стабильной обеспеченности энергоресурсами выводит энергетическую безопасность в число наиболее важных проблем, стоящих перед мировым сообществом в XXI веке. Для решения этой проблемы государствам-участникам Евразийского экономического союза требуется разработать согласованную концепцию развития энергетической интеграции и расширения энергетического сотрудничества между странами. Важно создать благоприятные рыночные условия функционирования общего энергетического рынка [1, с. 12-13].

Страны-участницы регионального объединения уже могут сделать первые шаги в этом направлении и сформировать, наряду с единым таможенным и экономическим пространством, единое энергоинфраструктурное пространство Союза, базисом которого может стать обновленное и модернизированное общее инфраструктурное наследие СССР [2, с. 39]. Не будет ненужной и неэффективной конкуренции энергетических инфраструктур, ибо все имеющиеся и строящиеся энерготранспортные каналы-связи будут вовлечены в единую энергосистему стран Евразийского союза - от Беларуси до, возможно, Китая и Индии. Таким образом, энергетическая инфраструктура станет главным региональным интегратором [3, с. 24]. Она обеспечит странам региона равные возможности для своего использования, но сохранит условия для здоровой рыночной конкуренции, которая будет определяться

степенью эффективности использования равных инфраструктурных возможностей странами - участницами объединения.

Определяя приоритеты внешней политики Беларуси в энергетической сфере в первую очередь необходимо отметить то, что страна не обеспечивает себя энергетическими ресурсами, в связи с чем экономика страны зависит от внешних экономических и политических факторов. При этом географическое расположение страны позволяет ей занимать место страны транзитера российских энергоносителей в Европу. При этом Беларусь участвует во всех интеграционных соглашениях на постсоветском пространстве (Содружество Независимых Государств, Таможенный союз, Союзное государство России и Беларуси, Евразийское экономическое сообщество, Единое экономическое пространство, Евразийский экономический союз).

Идея энергоинфраструктурной общности стран-участниц Евразийского союза заставляет по-другому посмотреть на традиционное деление стран на производителей и потребителей энергоресурсов. В будущем, с развитием технологий, границы между этими понятиями будут постепенно стираться. На первый план будут выходить не вопросы обладания ресурсами, а вопросы наличия энергетических связей, которые позволяли бы как поставлять ресурсы, так и получать, и, более широко, — наличия энергетических каналов, по которым страны-участницы могли бы обмениваться не только энергетическими ресурсами, но и энергетическими технологиями и услугами [4, с. 8-10].

Литература

1. О Концепции формирования общего электроэнергетического рынка Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: решение ВЕЭС, 8 мая 2015 г. № 12 // Правовой портал Евразийского экономического союза.
2. Об Основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: решение Евразийского Межправительственного Совета, 8 сентября 2015 г. № 9 // Правовой портал Евразийского экономического союза.

3. Яковец, Ю.В. Энергоэкологическое будущее Евразийской цивилизации: стратегия сбережения / Ю.В. Яковец // Вестник Казахской национальной академии естественных наук. – 2014 – № 5

4. Евразийская энергетическая доктрина (концептуальный проект). // Приложение к журналу "Энергетическая политика". – М., 2013.

Тимофеева Ю. А. Инновационный кросс-сетевой кластер как основа интеграции в ЕАЭС

В современных условиях глобализации и транснационализации формируется «геоэкономика как единая сетевая мировая экономика» [1]. В данной ситуации у большинства стран не остается возможности попасть в геоэкономику. Это связано с тем, что все крупные транснациональные компании сосредоточены в высоко технологически развитых странах.

Возможность появляется при объединении усилий в интеграционных группировках, к которым относится и созданный ЕАЭС. Но при осуществлении данной интеграции возникает вопрос, а правильный ли путь был выбран?

Интеграцию в рамках ЕАЭС мы начали по опыту ЕС. Но их интеграция осуществлялась в индустриальную эпоху XX века. Сегодня мы живем в реалиях XXI века и постиндустриальной эпохи. Переход на постиндустриальную стадию осуществляется через кластерно-сетевую форму координации экономической и инновационной деятельности. Это касается и ЕС, и США и стран Юго-Восточной Азии. Необходим другой интеграционный алгоритм. И поэтому без создания новой модели интеграции – кластерно-сетевой интеграции в инновационной сфере, жизнеспособность нашей интеграции в ЕАЭС может быть очень проблематичной. Ибо промышленная база, на основе которой пытаются интегрироваться, уже устарела.

«Пробиться в геоэкономику можно только, перейдя к новому технологическому укладу в рамках региональной интеграции» [2]. Иначе говоря, прорваться туда можно только через инновационно-технологическую сферу, формируя мировых игроков на базе новых технологических укладов и созданию новой высокотехнологичной индустриальной базы. А это, в свою очередь, требует новых