

**ПРОБЛЕМЫ СОПРЯЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ЕАЭС С КОНЦЕПТУАЛЬНЫМИ МЕРАМИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «ПОЯС И ПУТЬ»**

*канд. экон. наук, доцент Л.Г. Тригубович, Институт экономики НАН Беларуси, г. Минск*

*Резюме* – в статье выделены и проанализированы ключевые проблемы сопряжения транспортной стратегии ЕАЭС с концептуальными мерами реализации проекта «Пояс и Путь», которые являются сдерживающими факторами в реализации стратегических возможностей Беларуси в сфере транспорта и логистики.

*Ключевые слова:* развитие транспортно-логистического комплекса, ЕАЭС, интеграция, китайский проект «Пояс и Путь»

**Введение.** Транспорт как системообразующая инфраструктурная отрасль белорусской экономики оказывает существенное влияние на социально-экономическое развитие государства. В Беларуси в 2018 г. 44 % в общем объеме экспорта услуг составляли транспортные услуги. В настоящее время страна является активным участником интеграционных транспортных проектов ЕАЭС и китайского мегапроекта «Пояс и Путь». Поскольку от существующих транспортных сетей, доступных видов транспорта и маршрутов, пролегающих по территории страны, зависит специфика международной торговли в целом, можно утверждать, что укрепление конкурентных преимуществ Беларуси в сфере транспорта и логистики зависит от сопряжения двух реализуемых на пространстве Евразийского экономического союза стратегических инициатив.

**Основная часть.** Одной из ключевых причин, обуславливающих наличие проблем в сопряжении данных инициатив, являются принципиальные различия в их концептуальных основаниях. Если евразийское объединение базируется на принципах единства рынка товаров, услуг, капитала и труда, создает соответствующие институты, обеспечивающие интеграцию (ЕЭК, Межправительственный совет, Высший совет и Суд ЕАЭС), то китайская инициатива – строго экономический проект, направленный на ускоренное развитие западных провинций Китая. Это долгосрочная стратегия внешнеэкономической деятельности КНР на пространстве Евразии, которая обеспечивает решение внутренних экономических проблем страны через радикальную активизацию международного сотрудничества КНР и реализацию совместных проектов в сфере производства, трансграничной транспортной инфраструктуры, международной торговли и долгосрочного инвестирования [1, 2, 3]. Основными проблемными точками в решении задачи по сопряжению двух концепций являются следующие. Во-первых, внутри ЕАЭС актуальной является проблема финансирования участвующих в китайской инициативе международных проектов. Как правило, в настоящее время финансирование проектов развития международного транспортного потенциала стран в рамках китайского мегапроекта осуществляется посредством предоставления кредитов китайскими и финансовыми институтами (Фонд Шелкового пути, учредителями которого являются Центральный банк КНР (65%), Китайская инвестиционная корпорация (15%), Экспортно-импортный банк Китая (15%), Китайский банк развития (5%), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Банк БРИКС, Экспортно-импортный банк Китая, Китайский банк развития и др. При этом главным условием получения финансирования является использование при строительстве и модернизации объектов китайского оборудования, товаров, услуг и рабочей силы. Тем самым мегапроект «Пояс и Путь» создает условия для формирования новых зон экономического влияния Китая и обеспечивает занятость китайского населения за счет экспорта технологий и рабочей силы. Прямые китайские инвестиции в соответствующие проекты стран ЕАЭС практически не осуществляются. А при выделении китайских кредитных средств ставка делается на крупные инфраструктурные проекты, выбираемые Китаем исходя из собственных стратегических целей [4].

Следует отметить, что китайские кредитные инициативы сопряжены с риском попадания стран-участниц проекта «Пояс и Путь» в т.н. «долговую ловушку» к Китаю. Так, опубликованы сведения о замораживании проектов, реализуемых в рамках китайской инициативы в Малайзии; о полуторамиллиардной задолженности китайским финансовым институтам Мальдивами; передаче частично в лизинг, частично в собственность китайской компании порта Хамбантога на Шри-Ланке; об отказе Сьерра-Леоне от строительства аэропорта на китайские деньги и т.д. [5, С. 454]. Важно и то, что китайская инициатива не статична. В официальных документах, описывающих стратегию реализации инициативы «Пояс и Путь», нет точного перечня проектов, осуществляемых в его рамках. В этих условиях концентрация усилий и ресурсов стран-участниц ЕАЭС на мегапроектах в ущерб точечным проектам, имеющим актуальность и значимость для собственного развития, приводит к тому, что текущие задачи регионов по социально-экономическому развитию остаются нерешенными. Во-вторых, существует проблема межведомственной и межрегиональной несогласованности решений, принимаемых по транспортному развитию отдельных территорий в ЕАЭС. Это обуславливает вероятность углубления инфраструктурного дисбаланса, который существует на территории ЕАЭС в настоящее время. Особенно это актуально для Российской Федерации. Также отсутствуют методики оценки изменения темпов экономического роста в зависимости от объемов инвестирования транспортной инфраструктуры, что не позволяет в полной мере просчитать эффективность финансовых вложений. В-третьих, в настоящее время очевидной является неготовность к увеличению транспортно-логистической нагрузки трансграничных территорий Союза, которую обеспечивают окружающие ЕАЭС приграничные государства. Например, одним из негативных факторов является несоответствие возрастающему объему грузопотока пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожной инфраструктуры Польши, которое приводит к значительным задержкам грузопотоков на белорусско-польской границе. На этот процесс страны ЕАЭС повлиять не могут. В-четвертых, в рамках китайской инициативы не проводится специальных исследований, посвященных экологическим особенностям наращивания транспортного потенциала в странах ЕАЭС, энергетического обеспечения транспортных потоков, что также является сдерживающим фактором для активной реализации проекта. В-пятых, выгодность участия стран ЕАЭС в реализации мегапроекта «Пояс и Путь» очевидна только в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Оценить

эффективность принимаемых решений на долгосрочную перспективу достаточно сложно. В первую очередь, это связано с тем, что при оценке выгод от реализации транспортных инициатив эксперты исходят из имеющейся ситуации, которая связана с субсидированием Китаем своего экспорта (размер субсидии, по оценкам экспертов, составляет в среднем \$ 2,5 тыс. на 40-футовый контейнер). Это вносит определенный риск в планирование транзитных грузопотоков на пространстве ЕАЭС при прекращении субсидирования экспорта, которое в перспективе может привести к снижению объемов транзита по территории ЕАЭС и, соответственно, к потере интереса к развитию проекта в целом.

**Выводы.** Важным условием сопряжения стратегии развития транспортно-логистического рынка ЕАЭС и проекта «Пояс и Путь» является перенос акцента с обсуждения и принятия решений об инвестировании и развитии отдельных проектов на институциональный контекст реализации договоренностей, который определяет содержание и структуру конкретных действий в рамках межгосударственного взаимодействия. Необходимы не только разработка и принятие совместных правил, норм практического сотрудничества между Китаем и Евразийским экономическим союзом в рамках реализации проекта «Пояс и Путь», но и институционализация механизмов этого сотрудничества.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная политика ЕАЭС / Официальный сайт ЕЭК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfra/transport/transportnaya\\_politika/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfra/transport/transportnaya_politika/Pages/default.aspx). – Дата доступа: 04.02.2020.
2. Винокуров, Е. Барьеры на пути евразийской интеграции в Экономический пояс Шелкового пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://npktrans.ru/Doc.aspx?docId=84136&CatalogId=653>. – Дата доступа: 04.02.2020.
3. Сыроежкин, К. Геополитические проекты в Центральной Азии и роль Казахстана / К. Сыроежкин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cabar.asia/ru/konstantin-syroezhkin-geopoliticheskie-proekty-v-tsentralnoj-azii-irol-kazahstana>. – Дата доступа: 04.02.2020.
4. Фролова, И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути»: развитие, проблемы, перспективы / И.Ю. Фролова // Проблемы национальной стратегии. – 2016. – № 5 (38). – С. 47-67.
5. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР – ИЕТС» / Отв. ред. акад. РАН В.В. Козлов, чл.-корр. РАН А.А. Макошко; Российская академия наук. – М.: Наука, 2019. – 643 с.

УДК 339.924

#### ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ ФИНАНСОВОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕАЭС

*д-р экон. наук, профессор И.А. Филькевич, д-р экон. наук, профессор Е.Д. Платонова, МПГУ, г. Москва*

*Резюме – в статье исследуются особенности интеграции и формирования согласованной денежно-кредитной политики стран ЕАЭС. Делается вывод о необходимости в рамках регионального экономического союза при реализации финансовой политики своевременно реагировать на глобальные кризисы и шоки. Обосновывается целесообразность формирования эффективного механизма функционирования наднационального института Евразийского экономического союза, который призван координировать и реализовывать на практике общую модель проведения согласованной финансовой политики.*

*Ключевые слова: интеграция, финансы, денежно-кредитная политика, ЕАЭС*

**Введение** В «Основных направлениях экономического развития Евразийского экономического союза», утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. № 228 отмечены неблагоприятные факторы сдерживающие проведение согласованной финансовой и денежно-кредитной политики [6]. Переориентация государств-членов ЕАЭС на общие интеграционные цели и принципы требует перестройки институциональных основ интеграционных процессов, в том числе и в сфере макроэкономической политики.

**Основная часть.** На формирование единой денежной системы государств-членов существенное влияние оказывает налогово-бюджетная политика этих стран, механизмы которой выступают в качестве эффективных методов для принятия мер по предотвращению мировых экономических угроз и колебаний [1]. Регулирование фискальной политики в государствах ЕАЭС сдерживают существующие межбюджетные соглашения из-за управления основными национальными хозяйствами, сопряженными со значительной государственной частью по реальному и банковскому секторам в отдельных республиках. В следствие чего, в экономике важное значение имеют операции, осуществляющиеся за рамками бюджета государственными и местными органами, что в конечном счете влияет на увеличение государственного долга без учета воздействия на сальдо бюджета. Для решения данной проблемы в рассматриваемых государствах необходима определенная система организации и выполнения бюджета с учетом оказания первостепенного международного инвестиционного содействия.

На наш взгляд, как показало исследование, сдерживающими факторами реализации единой финансовой политики выступают следующие: спецификой национальных экономик, обусловленных особенностями институциональных систем государств-участников ЕАЭС; конкуренцией на рынке ЕАЭС и других стран товаров и услуг различных государств Союза; протекционистскими мерами по защите собственного рынка мерами нетарифного регулирования; ориентацией на рынки третьих стран, в том числе Китая и ЕС; конкуренцией за инвестиции, что приводит к чрезмерной либерализации экономической деятельности в государствах-членах ЕАЭС. Главная проблема регулирования государственного управления заключается в разработке государствами соответствующих мероприятий. Поэтому для решения указанного вопроса целесообразно принятие ориентировочных нормативов по отношению к модели расчета бюджета, с поправкой на