

# Миссия ЕАЭС-2025: региональный центр экономического развития и опора Большой Евразии



**Михаил Мясникович,**  
Председатель Коллегии  
Евразийской экономической комиссии,  
доктор экономических наук, профессор,  
член-корреспондент Национальной  
академии наук Беларуси



**Владимир Ковалев,**  
советник Председателя Коллегии  
Евразийской экономической комиссии,  
магистр права, аспирант кафедры  
европейского права МГИМО МИД России

**В** 2020 г. ЕАЭС отметил 6-летие создания. За этот период он прошел институциональное становление и сформировался как международная организация региональной экономической интеграции. Евразийский интеграционный проект имеет прочный историко-политический фундамент. При этом его реализация обусловлена в первую очередь объективными экономическими и социокультурными причинами. Появление Союза стало результатом стремительного, по меркам истории, но последовательного перехода на качественно новый этап интеграции постсоветских государств. В его основе лежит стремление к консолидации потенциалов несколько отличающихся по структуре экономик региона путем сближения либо унификации регуляторики, устранения внутренних административных издержек и барьеров в торговле, повышения эффективности кооперации. Основная цель – достижение синергетического эффекта, выравнивание разноскоростных траекторий развития, содействие суверенному экономическому росту государств – членов и повышение конкурентоспособности их экономик. Это принципиально новая модель интеграции с учетом тенденции отказа от раз-

**Аннотация.** Дана комплексная оценка работе по сопряжению евразийской интеграции, глобальной инициативы «Один пояс, один путь» и Большого Евразийского партнерства. Рассмотрены аспекты сотрудничества в транспортно-логистической сфере, проектная кооперация, нормативное регулирование сопряжения. Показана необходимость интенсификации действий, подключения не только государственных структур, но и бизнеса, а также евразийских институтов развития. Предлагается видение перспектив и механизмов реализации Большого Евразийского партнерства, включая создание регуляторной модели путем донстройки правовой базы внешнеэкономического взаимодействия ЕАЭС.

**Ключевые слова:** Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Европейский союз, Китай, «Один пояс, один путь», Большое Евразийское партнерство, евразийская экономическая интеграция, международное сотрудничество, железнодорожные перевозки.

**Для цитирования:** Мясникович М., Ковалев В. Миссия ЕАЭС-2025: региональный центр экономического развития и опора Большой Евразии // Наука и инновации. 2021. №1. С. 4–11. <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2021-1-4-11>

вернутых международных правил и долгосрочных договоренностей, характерных сегодня для ряда крупных экономик и мировых трендов развития, которая, полагаем, будет предметом специальных научных исследований.

Международная торговля всегда объединяла Евразию, через нее проходили и проходят важнейшие транспортные коридоры и товарные потоки. Особое положение региона на мировой карте традиционно создавало конкурентные преимущества, однако геополитические конфликты приводили к разобщенности интересов, а постоянный передел зон влияния – к его фрагментации. Результатом стали многолетняя ориентация на краткосрочную выгоду, отсутствие стратегических подходов и объединяющего ядра. Посредством создания Евразийского союза конструируется площадка для взаимовыгодного экономического сотрудничества его членов, а также продвижения интеграционных торгово-экономических инициатив во всем регионе. Как отметил в своей статье, опубликованной в 2011 г. в газете «Известия», Президент России В.В. Путин, «мы предлагаем модель мощного наднационального объединения, способного стать одним из полюсов современного мира и при этом играть роль эффективной «связки» между Европой и динамичным

Азиатско-Тихоокеанским регионом» [1]. Прошедший период во многом подтверждает правильность предложенной стратегии. По данным Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), с 2015 по 2019 г. промышленное производство в ЕАЭС выросло на 12,2%, в том числе в обрабатывающей промышленности – на 13,8%. При этом производство фармацевтической продукции увеличилось на 20,1%, электронной и оптической – на 12,7%, а это наукоемкие направления и растущие рынки продаж, что особенно важно.

Новая пятилетка ставит задачу перехода от этапа становления к этапу проектной интеграции. Развитие ЕАЭС связано с его формированием как одного из значимых центров современного мира, что зафиксировано в Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. Союзу необходимо органично встроиться в экономическую архитектуру макрорегиона, стать центром ее развития, опорой Большой Евразии. Ему уже есть что предложить партнерам как на Западе, так и на Востоке.

Изменения в традиционных торговых балансах Союза в последнее время очевидны: объемы товарооборота между ЕАЭС и участниками Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и его доля в торговом обороте

постоянно увеличиваются, в то время как показатели взаимной торговли с Европейским союзом стабильно падают. Для примера: в абсолютных цифрах товарооборот ЕАЭС и ЕС в 2019 г. был на 166 млрд долл. меньше, чем в 2013 г. По итогам первого полугодия 2020 г. объемы торговли с двумя ключевыми партнерами впервые фактически сравнялись (ЕС – 37,7%, АТЭС – 37,02%), хотя еще в 2018 г. разница составляла более 14% в пользу ЕС. При этом отдельно растет торговля ЕАЭС с Китаем: ее объемы уже составляют 20,1% от всей внешней торговли Союза, что сопоставимо с суммарными показателями по четырем ключевым европейским партнерам (Германия, Нидерланды, Италия, Польша). Таким образом, Евразийский союз получил равноценные торговые балансы с ключевыми экономическими полюсами, своеобразным «мостом» между которыми он и должен стать, что является позитивным фактором для дальнейшего устойчивого развития. При этом доля ЕАЭС в мировой торговле все еще остается невысокой и составляет ориентировочно 2,4%, а доля ВВП ЕАЭС в мировом ВВП – 3,7% (по данным ЕЭК). Наша безусловная задача – использовать имеющийся потенциал, добиться существенного увеличения этих показателей для достижения амбициозной цели: вхождения ЕАЭС в пятерку ведущих экономик мира.

Совершенствование механизмов интеграции в ЕАЭС носит системный и всеобъемлющий характер, в том числе на внешнем контуре. Ведется скоординированная работа по сопряжению евразийской интеграции и китайской глобальной инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), а также концепции Большого Евразийского партнерства (БЕП, Большая Евразия),



**СОЮЗУ НЕОБХОДИМО ОРГАНИЧНО  
ВСТРОИТЬСЯ В ЭКОНОМИЧЕСКУЮ АРХИТЕКТУРУ  
МАКРОРЕГИОНА, СТАТЬ ЦЕНТРОМ ЕЕ РАЗВИТИЯ,  
ОПОРОЙ БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ**

что дает колоссальный потенциал для взаимовыгодного развития, укрепляет позиции стран ЕАЭС в Евразии и мире. Евразийская экономическая комиссия обеспечивает постановку задачи и предлагает ее решение таким образом, чтобы включить в этот процесс максимальное количество участников, задействовать все имеющиеся центры компетенций и инструменты эффективной кооперации.

Обсуждение практических подходов проводилось в ходе инициированного ЕЭК видеофорума «Сопряжение Евразийского экономического союза и китайской инициативы «Один пояс, один путь», состоявшегося 26–27 октября 2020 г. Руководство подготовкой и проведением Форума осуществлялось членом Коллегии (Министром) ЕЭК по торговле А.А. Слепневым. Продемонстрирован существенный интерес к тематике сопряжения среди представителей органов власти, академических организаций и деловых кругов КНР, государств – членов ЕАЭС, других стран Европы и Азии. Общее количество участников превысило 2 тыс. человек.

В данной работе принимают участие не только интеграционные структуры и уполномоченные госорганы, но и научное сообщество, в первую очередь Российская академия наук и Национальная академия наук Беларуси. Крупные исследовательские центры, в том числе из КНР, привлекались в рамках проведенной 16 сентября 2020 г. онлайн-конференции «Какой путь выберут страны ЕАЭС и Китай?»; со стороны ЕЭК ее координацию осуществлял член Коллегии (Министр) ЕЭК по интеграции и макроэкономике, академик РАН С.Ю. Глазьев.

С учетом больших расстояний, текущей специфики рынков КНР, стран АТЭС, ЕС и ЕАЭС требуются усилия по развитию транспортно-логистической инфраструктуры. Премьер-министр Республики Казахстан А.У. Мамин на заседании Евразийского Межправительственного совета 9 августа 2019 г. отметил: «Сухопутные маршруты перевозки грузов, формируемые КНР и другими странами Азии до конечных пунктов Европы и стран ЕАЭС, являются наиболее оптимальными. В настоящее время порядка половины контейнеров из Европы возвращается в КНР пустыми. Данные факты являются определяющими для наращивания транзитного потенциала. У нас есть большой лаг для развития, и это даст очень хорошие доходы для наших транспортных компаний, поможет загрузить нашу инфраструктуру».

В настоящее время между двумя крупнейшими экономическими полюсами Евразии – Китаем и Европой – наблюдается значительный логистический дисбаланс. Показатели торговли с использованием железнодорожного транспорта незначительны – от 2,5% до 3,5% торгового оборота, – в то время как морем оборачивается более 95% грузов. Однако, по мнению экспертов, доля перемещаемых по железной дороге товаров между Китаем и Европой будет только расти, в том числе благодаря изменению структуры экспорта КНР в сторону более высокотехнологичного сегмента. Именно железнодорожное сообщение по совокупности характеристик (скорость, стабильная конъюнктура ценообразования) имеет большой потенциал [2].

Среди 4 основных коридоров ЖД-транзита между Европой и Азией лидирующие позиции с большим отрывом занимает путь через ЕАЭС (Беларусь, Россия и Казахстан) с долей более 90%, которой удалось достичь по результатам первого полугодия 2020 г. В то же время наблюдается серьезная асимметрия в соотношении перевозимых грузов. Если на направлении Китай – Европа пропорция порожних и груженых контейнеров в 2017–2018 гг. составляла примерно 10% к 90% соответственно, а в первом полугодии 2019 г. доля порожних вообще достигла всего лишь 1,8%, то на маршруте Европа – Китай ситуация выглядит значительно хуже: в 2017–2019 гг. примерно 45% контейнеров возвращались пустыми. Пандемия COVID-19 стала своего рода катализатором роста ЖД-транзита. Только в апреле 2020 г. объем контейнерных железнодорожных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай вырос в 2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2019 г., стоимостный объем взаимной торговли ЕС и Китая через ЖД-транспорт за первые 5 месяцев 2020 г. увеличился на 21% в годовом исчислении, его доля за этот период выросла с 2,9% в 2019 г. до 3,5% в 2020 г. Позитивные сдвиги произошли и с эффективностью перевозок: доля порожних контейнеров на направлении Европа – Китай уменьшилась более чем вдвое и составила 20,6%. Тенденциями первого полугодия 2020 г. также стали дальнейшее сокращение сроков транзита, ускорение следования поездов, двукратное увеличение количества маршрутов между Европой и Китаем (с 75 в 2019 г. до 150 в 2020 г.), расширение перечня локаций зарождения и погашения грузов, а также товарной номенклатуры [3].

Это позволяет сделать ряд выводов. Прямое транспортное сообщение между Китаем и Европой имеет потенциал и перспективу для всех, что подтвердил скачок 2020 г., несмотря на кризисные факторы, которые лишь ускорили развитие ситуации, но не изменили ее направленность. По мере восстановления мировой экономики и снятия ограничений необходимо будет приложить усилия не только по удержанию достигнутых показателей, но и их приумножению. Однако Европа все еще не встала на путь стратегического подхода к развитию транспортно-логистических коридоров в Евразии, инициатором которого является Китай. Несмотря на попытки европейцев сформулировать собственное видение сопряжения Европы и Азии в ответ на инициативу ОПОП, все еще отсутствуют как сбалансированная позиция, так и ориентированная на практическую перспективу последовательность действий. Это подтверждают пока далекие от положительных, несмотря на тенденции 2020 г., показатели эффективности сообщения на маршруте Европа – Китай. Предложенный китайскими партнерами подход по объединению отдельных точек экономической активности в Евразии в единую цепь, в том числе с использованием железнодорожной сети, не нашел реального воплощения. Существенные трудности есть даже в прохождении границ: грузовые поезда внутри европейского региона пересекают их достаточно медленно из-за отсутствия гибкости в механизмах управления [2]. В то же время Китай намерен наращивать инвестиции в соответствующие проекты, создавая комфортные условия для своих производителей.

С учетом актуальной картины ЕАЭС должен занять активную и созидательную позицию по развитию инфраструктуры, а также сопутствующих процессов. Определенные шаги уже предприняты как ОАО «Российские железные дороги», так и Белорусской железной дорогой, которая ведет работу по модернизации путевого и станционного хозяйства, развитию фронтов погрузочно-разгрузочных операций и внутри страны, и на стыке широкой и европейской колеи на белорусско-польской границе. Создан единый евразийский железнодорожный оператор АО «ОТЛК ЕРА», акционерами которого на паритетных началах являются Белорусская, Казахские и Российские железные дороги. Евразийский железнодорожный альянс осуществляет транспортировку грузов через территорию

трех стран в составе регулярных контейнерных поездов из Китая в Европу и обратно, для лучшего информирования клиентов о деталях доставки разработан отдельный индекс транзитных железнодорожных перевозок – Eurasian Rail Alliance Index. Вместе с тем темпы работ как на государственном, так и на коммерческом уровнях могли бы быть более быстрыми.

Глубокая научно-методическая проработка вопросов транспортной связанности евразийского региона осуществляется в рамках мегапроекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский пояс развития» (ТЕПР). Его инициаторами и разработчиками выступили РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова, ОАО «РЖД». М.В. Мясникович совместно с членом Коллегии (Министром) ЕЭК, академиком РАН С.Ю. Глазьевым и президентом РАН А.М. Сергеевым принимает участие в научном сопровождении проекта на текущем этапе его реализации. К работе подключилась и НАН Беларуси. Проект является глобальным планом экономического развития макрорегиона на долгосрочный период. Он предполагает модернизацию евразийских транспортных коридоров, имеющих международное значение, и дальнейшее их объединение в единую сеть, создание мультимодальных логистических узлов в виде стратегических и межрегиональных хабов, а также современных наукоемких производственных площадок. Система будет дополнена элементами энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры для необходимого жизнеобеспечения и управления. Для последовательного воплощения мегапроекта создан Координационный совет при МГУ им. М.В. Ломоносова.

Отдельное внимание следует уделить реализации механизмов, предусмотренных Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. Осуществление приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов должно позволить на практике реализовать транспортно-транзитный потенциал Союза. Развитие транспортных узлов мирового уровня будет способствовать снижению логистических издержек, привнесению международных стандартов грузоперевозок, развитию интеллектуальных транспортных систем. Крайне важно обеспечить полноценное и согласованное участие всех государств – членов и зарубежных партнеров, в первую очередь Китая, диверсифицировать инвестицион-

ные потоки, достичь сбалансированного подхода, сочетающего как национальные приоритеты, так и интересы развития всего Союза. Это приведет к росту доходов национальных перевозчиков и операторов транспортных узлов, повышению уровня занятости и доходов населения.

Чрезвычайно актуальным является вовлечение в проект стран – соседей, в том числе из Европы. В предыдущие годы М.В. Мясниковичем проводились соответствующие консультации в Правительстве Польши, уже реализуются поставленные Правительством Республики Беларусь задачи по подключению германских партнеров. Так, на базе китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» формируется мощный торгово-транспортно-логистический хаб с участием капитала из Республики Беларусь, КНР, ФРГ. В сентябре 2020 г. подписано соглашение о начале реализации данного инвестпроекта, в котором участвуют компания «Дуйспорта» (Германия), управляющая крупнейшим в мире внутриконтинентальным портом, китайские партнеры, Белорусская железная дорога, а также ведущий сетевой оператор интермодальных перевозок в Европе «Хупак Интермодал СА» (Швейцария). Беларусь вносит существенный практический вклад в реализацию идеи сопряжения. В соответствии с обозначенными Президентом Республики Беларусь А.Г. Лукашенко ключевыми направлениями, в ближайшее время надлежит создать цифровые транспортные коридоры с применением



**ВАЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ ПОЛНОЦЕННОЕ И СОГЛАСОВАННОЕ УЧАСТИЕ ВСЕХ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ И ЗАРУБЕЖНЫХ ПАРТНЕРОВ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ КИТАЯ, ДИВЕРСИФИЦИРОВАТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТОКИ, ДОСТИЧЬ СБАЛАНСИРОВАННОГО ПОДХОДА, СОЧЕТАЮЩЕГО КАК НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ, ТАК И ИНТЕРЕСЫ РАЗВИТИЯ ВСЕГО СОЮЗА**

современных спутниковых навигационных пломб, упразднением разрешительной системы международных автомобильных перевозок, активным укреплением взаимосвязи инфраструктур [4].

Успешное развитие интегрированного транспортно-логистического пространства евразийского региона следует увязывать не только с конкретной инфраструктурой и административными процедурами, но и с более глобальной стратегической задачей – созданием связанных внутрирегиональных и трансрегиональных цепочек добавленной стоимости на основе нового технологического уклада. За последние десятилетия ключевые центры экономической активности существенно сблизились друг с другом географически, сократив дистанцию как между европейскими и азиатскими потребителями и поставщиками, так и между соответствующими производственными центрами. Это стало результатом целенаправленных стратегий, однако они носили геополитический характер. Полноценной интеграции региональных производственных цепочек и каналов транзита в трансрегиональные цепочки добавленной стоимости не происходит. Положительный «эффект перелива» остается небольшим из-за отсутствия значительного продвижения и поддержки на Западе [5].

В Евразийском регионе сегодня отмечается отсутствие долгосрочных договоренностей в торгово-экономической сфере, а существующие носят фрагментарный, разрозненный и неуниверсальный характер. Все это отягчается очевидным кризисом многосторонней торговой системы. Ситуация требует принятия ответственных решений и настойчивости при их реализации.

Как отметил А.Г. Лукашенко на II Форуме международного сотрудничества «Пояс и путь», состоявшемся в КНР в апреле 2019 г., «если мы хотим расширить наше экономическое сотрудничество, придать мощный импульс развитию экономик, нам необходимо более результативно работать над устранением всех видов барьеров. Но делать это только на территории отдельно взятого государства – все равно что в большом городе на одном перекрестке ликвидировать автомобильную пробку. Ты просто быстрее доедешь до следующей. Наша общая задача – координация действий стран на всем протяжении Пояса и Пути... Сильный преодолеет преграду, мудрый – весь путь» [4].

В мае 2018 г. между ЕАЭС и КНР было подписано всеобъемлющее Соглашение о торго-

во-экономическом сотрудничестве, направленное на создание институциональной и правовой основы эффективного взаимодействия в целях упрощения доступа на рынки сторон и реализации совместных кооперационных проектов. Оно отражает идею сопряжения евразийской интеграции и ОПОП. Одно из важнейших направлений – запуск диалогового механизма между ЕАЭС и КНР. В этих целях ЕЭК планирует использовать площадку Совместной комиссии, предусмотренную Соглашением. Ее первое заседание состоялось 28.10.2020 г. Уже запущена работа контактных пунктов по отдельным сферам, среди которых СФС-меры, антимонопольное регулирование, государственные закупки, таможенное сотрудничество и упрощение процедур торговли; формируется широкая отраслевая повестка. Следующим шагом должно стать наполнение совместного банка интеграционных проектов, то есть переход к формату инвестиционного сотрудничества.

Китай уделяет большое внимание инвестиционному и проектному компоненту в рамках ОПОП. Для целевого финансирования созданы Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Организуются субфонды с местными структурами для финансирования региональных программ, привлекается частный бизнес. Однако ЕАЭС необходимо рассчитывать в первую очередь на собственные силы. Один из приоритетных вопросов – интенсификация инвестиционной составляющей.



**ЕВРАЗИЙСКИЕ ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ  
ДОЛЖНЫ СТАТЬ РЕАЛЬНОЙ ДВИЖУЩЕЙ СИЛОЙ  
ИНТЕГРАЦИИ ВНУТРИ СОЮЗА И ИНСТРУМЕНТОМ  
ПРОДВИЖЕНИЯ СОЮЗНЫХ ИНИЦИАТИВ  
В РЕГИОНЕ**

Это требует усиления евразийских институтов развития, они должны стать реальной движущей силой интеграции внутри Союза и инструментом продвижения союзных инициатив в регионе. Полезным было бы и подключение крупных государственных и частных корпораций и компаний, инвестиционных фондов. В свою очередь, софинансирование совместных проектов со стороны финансовых институтов ОПОП и ЕАЭС будет иметь конкретный положительный эффект на реализацию идеи сопряжения.

Если на восточном треке ЕАЭС сумел нащупать колею для дальнейшей системной работы, то на европейском взаимодействие пока не обрело четкой и понятной структуры. С самого начала функционирования Союза им подаются конкретные сигналы о необходимости диалога, результатом которого могло бы стать закрепление договоренностей в формате рамочного документа. Это позволило бы заполнить правовой и организационный вакуум на западном направлении, органично дополнив имеющиеся договоренности с азиатскими партнерами. К сожалению, формы текущей работы подвержены политической конъюнктуре и сводятся к техническим консультациям по отдельным вопросам регуляторики и обмену информацией, что, безусловно, не может удовлетворять интересам субъектов экономической деятельности. ЕС остается одним из ключевых торговых партнеров Союза, лидером в части инвестиционного сотрудничества: порядка 70% всех накопленных в ЕАЭС прямых иностранных инвестиций пришли из ЕС.



В ОСНОВЕ ТАКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ  
ДОЛЖНА ЛЕЖАТЬ ГИБКАЯ,  
СИНХРОНИЗИРОВАННАЯ,  
ПОНЯТНАЯ ВСЕМ ИГРОКАМ  
РЕГУЛЯТОРНАЯ МОДЕЛЬ,  
БАЗИРУЮЩАЯСЯ НА ДОЛГОСРОЧНЫХ  
ДОГОВОРЕННОСТЯХ  
И МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

Европейский и Евразийский союзы являются естественными партнерами по своей институциональной природе – это два интеграционных объединения с реальными наднациональными полномочиями. Отсутствие понятных правил игры между ними оказывает противоречивое влияние на формирование «экономической связанности» Евразии. У ЕС, в свою очередь, все еще отсутствуют широкомасштабные договоренности с КНР, несмотря на активизацию обсуждения вопросов заключения инвестиционного соглашения. Соглашение об экономическом партнерстве между ЕС и Японией вступило в силу с 1 января 2019 г. Однако какие-либо всеобъемлющие синхронизированные договоренности на азиатском направлении ЕС пока не достигнуты. В свою очередь, страны АСЕАН, а также КНР, Япония, Южная Корея, Австралия и Новая Зеландия запускают Всестороннее региональное экономическое партнерство – фактически крупнейшую в мире зону свободной торговли. В таких условиях ЕАЭС мог бы стать объединяющим звеном, обеспечить баланс интересов, предложить конкретные пути консолидации усилий в Евразии. Такая ответственная миссия видится реалистичной и реализуемой в рамках концепции БЕП.

Инициатива создания БЕП была озвучена В.В. Путиным на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума в 2016 г.: «Евразийский экономический союз может стать одним из центров формирования такого более широкого интеграционного контура».

По самым общим подсчетам, в регионе Большой Евразии проживает около 59% населения мира, при этом здесь же производится более 60% от всего мирового ВВП. Целесообразно рассматривать БЕП как сеть диалогов между ключевыми игроками в Евразии – как крупными национальными экономиками, так и региональными экономическими объединениями, что отражает идею «интеграции интеграций». Продвижение концепции видится в идентификации взаимных экономических интересов, совместном и связанном развитии транспортно-логистических, энергетических и цифровых комплексов, реализации крупных инфраструктурных и производственно-инновационных проектов. В основе такого взаимодействия должна лежать гибкая, синхронизированная, понятная всем игрокам регуляторная модель, базирующаяся на долгосрочных договоренностях и международном праве.

Сегодня уже можно говорить о видимых результатах ЕАЭС в формировании БЕП. Используя предусмотренную Договором о ЕАЭС международную правосубъектность, Союз заключил соглашения о свободной торговле с Вьетнамом, Сингапуром и Сербией, временное соглашение с Ираном, упомянутое соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве с КНР. Продолжаются переговоры с Индией, принято решение по изучению вопроса целесообразности заключения соглашений с Монголией и Индонезией. ЕАЭС установлены прямые отношения с ключевыми региональными объединениями – АСЕАН (включает 10 государств региона), СНГ (5 государств – членом не входят в ЕАЭС), организована формализация диалога с ШОС, налажено взаимодействие в формате меморандумов с правительствами более 10 стран Евразии. ЕЭК системно работает в этом направлении. В рамках встречи М.В. Мясниковича с Генеральным секретарем АСЕАН Лим Джок Хоем в феврале 2020 г. достигнута договоренности о продлении программы сотрудничества между ЕАЭС и АСЕАН до 2025 г. Приоритетное внимание – торговым отношениям, улучшению инвестиционного климата, сотрудничеству в сфере технического и антимонопольного регулирования, расширению научно-технического взаимодействия. Работает ЕЭК и над расширением сотрудничества с Организацией экономического сотрудничества и развития: в 2021 г. запланировано проведение обзора конкурентного права Союза, где найдут свое отражение и некоторые связанные аспекты торговли и логистики.

С учетом имеющейся базы, полезной в дальнейшем могла бы стать ее донастройка с прицелом на расширение на весь регион, а также организация отраслевого диалога с ключевыми партнерами в формате ЕАЭС+.

В силу ряда обстоятельств и разноскоростных принципов реализации национальных приоритетов государства – члены ЕАЭС зачастую осуществляют промышленные и транспортно-логистические проекты и программы в рамках глобальных идей на двусторонней основе. В ЕЭК считают, что дальнейшая работа по реализации концепции Большой Евразии должна опираться на стратегический и комплексный подход в интересах государств – членом Союза и стран – соседей. Такая парадигма обеспечивает взаимодополняемую специализацию экономик участников, создает организационно-прак-

тическую и экономическую платформу, содействует позиционированию Союза как надежного и предсказуемого международного партнера.

Данная научно-аналитическая статья отражает только часть проблемы, но является ключевой для осмысления сути вопроса и принятия необходимых управленческих решений, дает сигнал властям, финансовому сектору и бизнесу на выработку собственного алгоритма действий. Авторы не навязывают какие-то административные решения, они приглашают возможных участников в мегапроект. ■

■ **Summary.** This article provides a comprehensive assessment of the ongoing conjugation of the Eurasian Economic Union (EAEU), China's Belt and Road Initiative (BRI) and the Greater Eurasian Partnership. The authors focus on main aspects of cooperation: the transport connectivity of the Eurasian region through railway infrastructure, creation of intraregional and trans-regional value chains, legal framework. They futhors emphasize the role of the Eurasian Economic Union, formulate prospects and mechanisms for economic development and offer the vision of the Greater Eurasian Partnership.

■ **Keywords:** Eurasian Economic Union (EAEU), European Union (EU), China, Belt and Road Initiative (BRI), Greater Eurasian Partnership, Eurasian Economic Integration, international cooperation, rail transportation.

■ <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2021-1-4-11>

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Путин В.В. Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня // <https://iz.ru/news/502761?page=2>.
2. Wie Europa die Chancen der Neuen Seidenstraße zu verschlafen droht // Как Европа может пропустить «Новый Шелковый путь» // <https://www.pressetext.com/news/wie-europa-die-chancen-der-neuen-seidenstrasse-zu-verschlafen-droht.html>.
3. Информационно-аналитический обзор «Контейнерные и железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2020 года» // <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-pervom-polugodii-2020-g>.
4. Выступление Президента Республики Беларусь А.Г. Лукашенко в рамках II Форума международного сотрудничества «Пояс и путь» // [http://www.president.gov.by/ru/news\\_ru/view/uchastie-v-mezhdunarodnom-forume-pojas-i-put-20957](http://www.president.gov.by/ru/news_ru/view/uchastie-v-mezhdunarodnom-forume-pojas-i-put-20957).
5. Jacopo Maria Pepe. Value chains transformation and transport reconnection in Eurasia: Geo-economic and geopolitical implications // Трансформация цепочек добавленной стоимости и транспортная связанность в Евразии: геоэкономические и геополитические последствия. // [https://doc-research.org/wp-content/uploads/2020/01/Special-report\\_Value-chains-transformation-and-transport-reconnection-in-Eurasia.pdf](https://doc-research.org/wp-content/uploads/2020/01/Special-report_Value-chains-transformation-and-transport-reconnection-in-Eurasia.pdf).

Статья поступила в редакцию 17.11.2020 г.

SEE [http://innosfera.by/2021/01/Greater\\_Eurasia](http://innosfera.by/2021/01/Greater_Eurasia)