

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УДК 339.9:338.46:640.4(476)(043.3)

ЦЗЮЙ ИН

**ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ
СТРАН – УЧАСТНИЦ ЕАЭС
В РАМКАХ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

**Автореферат диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук
по специальности 08.00.14 – мировая экономика**

Минск, 2021

Научная работа выполнена в УО «Белорусский государственный экономический университет».

Научный руководитель Якушенко Ксения Валентиновна, кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой, Белорусский национальный технический университет, кафедра маркетинга

Официальные оппоненты: Енин Юрий Иванович, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры, УО «Белорусский государственный экономический университет», кафедра маркетинга

Мацкевич Вадим Викторович, кандидат экономических наук, доцент, председатель, Республиканский союз участников таможенных отношений

Оппонирующая организация УО «Брестский государственный технический университет»

Защита состоится 16 сентября 2021 г. в 14.30 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.07.03 при УО «Белорусский государственный экономический университет» по адресу: 220070, Минск, просп. Партизанский, 26, ауд. 339 (3-й учеб. корпус), тел. 209-79-56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке УО «Белорусский государственный экономический университет».

Автореферат разослан 15 июня 2021 г.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций

Г. В. Турбан

ВВЕДЕНИЕ

Структурные сдвиги, происходящие в мировом производстве и международной торговле, определяют изменения в мировом транспортно–логистическом комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация крупных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортно–логистического комплекса. Вместе с тем региональная экономическая интеграция способствует созданию повышенного спроса на развитие сопряженной транспортно–логистической инфраструктуры, поддерживающей экономические коридоры, связывающей индустриальные кластеры, города–центры, особые экономические зоны. Регионализация фокусирует внимание не только на максимизации эффективности цепей поставок, но и на повышении их устойчивости, надежности, защищенности, создании резервных систем региональных цепей поставок. Это обуславливает необходимость развития транспортно–логистической интеграции стран и интеграционных объединений. Инициатива «Один пояс – Один путь» является перспективным проектом в данном направлении сотрудничества между ЕАЭС и Китаем, в результате реализации которой повысится интеграционное взаимодействие государств – участников самого ЕАЭС, будут обеспечены условия для включения в глобальные цепочки поставок, усилится инфраструктурное строительство региона.

В данном контексте анализ теоретических основ и определение особенностей развития транспортно–логистической интеграции в целях усиления позиций ЕАЭС в мировой экономике представляют не только практический, но и научный интерес.

В основу исследования легли теоретические разработки белорусских и зарубежных исследователей. Особенности транспортно–логистической интеграции, транспортной логистики и анализ международного транспортного сотрудничества рассматриваются в работах таких ученых, как Лю Шенлон, О. Н. Ларин, Р. Б. Ивуть, А. А. Праневич, В. В. Ожигина, С. В. Саркисов, К. В. Якушенко, В. В. Плотников, С. Н. Нагловский, А. А. Нестерова; функции логистической системы на экономическом уровне, а также на уровне международного сотрудничества транспортно–логистической подсистемы анализировали Д. М. Антюшеня, В. Г. Булавко, В. И. Сергеев, Е. В. Дудина, М. В. Городко, И. Д. Бекмурзаев, А. Н. Руселевич, Н. Г. Дзикович; транспортную логистику как важную часть международного экономического

сотрудничества рассматривали О. В. Томчик, О. С. Булко, С. В. Саркисов, Ю. А. Хегай, А. Б. Левина, Г. Р. Лоуфорд.

Вопросы состояния и развития международного транспортного сотрудничества государств – участников ЕАЭС и КНР исследовались в работах Ю. И. Енина, А. С. Зиневича, М. С. Исаченко, С. В. Домнина, Г. В. Турбан; действующее положение международных коридоров ЕАЭС изучали Ван Лу, С. В. Шкленский, В. М. Самуйлов, О. А. Подберёзкина, Ху Вэйсюань, Кай Шульц, А. В. Бондаренко; тенденции развития национального и мирового рынков услуг – В. М. Руденков, К. В. Рудый, Г. Г. Санько, Г. А. Шмарловская; основы устойчивого развития национальной экономики – А. В. Бондарь, Е. Б. Дорина, С. И. Михневич, Е. Г. Моисеенко, М. И. Ноздрин–Плотницкий, В. Н. Шимов.

Несмотря на то, что проведено достаточно много исследований как в области направлений развития транспортно–логистических систем и комплексов, так и инициативы «Один пояс – Один путь», в зарубежной, и отечественной литературе отсутствуют комплексные исследования вопросов транспортно–логистической интеграции на уровне стран и интеграционных объединений, также ранее не проводилась оценка уровня эффективности развития транспортно–логистических систем с целью определения направлений транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС. Это обусловило необходимость дальнейшего изучения основ транспортно–логистической интеграции и обоснования практических рекомендаций по расширению сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза.

Актуальность проблемы, недостаточная научная и практическая разработанность для развития интеграционных процессов определили выбор темы, цель, задачи и структуру диссертационной работы.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с научными программами (проектами), темами. Тема диссертации соответствует ключевым направлениям Национальной стратегии устойчивого социально–экономического развития Республики Беларусь до 2030 года (п. 5.5.3 – Транспортная система), Концепции развития логистической системы Республики Беларусь в период до 2030 года в части международных и национальных проектов развития логистической системы, а также Приоритетным направлениям научных исследований Республики Беларусь на 2021–2025 годы в части цифровых информационно–коммуникационных и междисциплинарных технологий и основанных на них производствах.

Диссертация соответствует Приоритетным направлениям фундаментальных и прикладных научных исследований Республики Беларусь

на 2016–2020 годы, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28.04.2016 г. № 345.

Основные положения диссертации отражены в научно–исследовательской работе, выполненной в УО «Белорусский государственный экономический университет» по теме «Внешнеторговая и валютная политика в мировой экономике и в Республике Беларусь» (раздел «Роль логистики в мировой экономической системе»).

Цель и задачи исследования. Цель исследования – развитие теоретических основ транспортно–логистической интеграции и разработка практических рекомендаций по расширению сопряжения «Один пояс – Один путь» и Евразийского экономического союза.

Для достижения цели исследования были поставлены и решены следующие задачи:

- развитие теоретических основ формирования транспортно–логистической интеграции на уровне стран и интеграционных объединений, в том числе уточнение содержания понятийного аппарата, выявление тенденций развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике;

- изучение методики оценки уровня развития транспортно–логистических систем по углублению транспортно–логистического интеграционного взаимодействия инициативы «Один пояс – Один путь»;

- оценка степени схожести стран по уровню развития транспортно–логистических систем в условиях транспортно–логистической интеграции;

- разработка практических рекомендаций по преодолению барьеров в процессе развития транспортно–логистической интеграции между Китаем и Евразийским экономическим союзом.

Объект исследования – транспортно–логистическая интеграция на уровне стран и интеграционных объединений. Предмет исследования – развитие транспортно–логистических систем ЕАЭС и Китая в рамках реализации проекта «Один пояс – Один путь». Выбор объекта и предмета исследования обусловлен усилением мировых интеграционных процессов в евразийском регионе, развитием концепции открытой экономики Китая и его активным вхождением в международное разделение труда.

Научная новизна исследования заключается в развитии теоретических основ функционирования транспортно–логистической интеграции на уровне стран и интеграционных объединений, включая выявление тенденций развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике; разработке методики оценки уровня развития транспортно–логистических систем ЕАЭС и Китая в рамках реализации проекта «Один пояс – Один путь»; оценке схожести стран по уровню развития транспортно–логистических систем в условиях

транспортно–логистической интеграции; разработке практических рекомендаций по развитию транспортно–логистической интеграции между ЕАЭС и Китаем, включающих экономические, институциональные меры и направления дальнейшего сотрудничества.

Положения, выносимые на защиту.

1. Теоретические основы развития транспортно–логистической интеграции, включающие:

– классификацию подходов к трактовке понятия «международная транспортно–логистическая интеграция», выявление ее места среди трактовок логистической интеграции, данное понятие в отличие от имеющихся подходов подчеркивает экономическую роль транспортно–логистической интеграции (макроось экономического роста, трансакционные издержки);

– выделение этапов транспортно–логистической интеграции в мировой экономике (формирование экономических взаимоотношений на основе поиска формы взаимодействия; непосредственно функционирование транспортно–логистической интеграции; развитие транспортно–логистических взаимоотношений на основе накопления потенциала более высокого качества);

– выявление тенденций развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике: использование инновационных цифровых технологий и поиск новых форм торговли; стремительный переход от использования информации в бумажной и аналоговой формах к цифровому формату; экспоненциальный рост количества межгосударственных транспортно–логистических, телекоммуникационных, макрологистических систем интеграционного типа; рост значения маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на международном рынке.

Это позволило: а) сформулировать определение международной транспортно–логистической интеграции как процесса устранения барьеров в сфере развития транспортно–логистических систем посредством оптимизации распределения ресурсов, повышения коэффициента полезного действия всех факторов производства, необходимых для экономического развития государств, снижения логистической стоимости между странами и/или интеграционными объединениями; б) определить количественные показатели перспектив развития международной транспортно–логистической интеграции (экономическая взаимодополняемость, величина коэффициента торгово–экономической связанности, уровень экономического взаимодействия); в) выявить причинно–следственную связь между многосторонним экономическим сотрудничеством в регионе и уровнем согласованности логистических систем (согласованность транспортных каналов и логистической инфраструктуры); г) обосновать концептуальные основы развития транспортно–логистической интеграции государств – участников «Один пояс – Один путь».

2. Методика оценки уровня развития транспортно–логистических систем по углублению транспортно–логистического интеграционного взаимодействия инициативы «Один пояс – Один путь» (государств – участников ЕАЭС, отдельных стран Европейского союза и КНР) на основе рейтинга LPI, индекса развития инфраструктуры, удельного веса логистических издержек в ВВП, включающая анализ стран евразийского транспортного коридора методом k–средних, определение направлений транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС.

Апробация методики позволила: а) провести рейтинговое сравнение состояния транспортно–логистических систем стран и интеграционных объединений (5 стран Европейского союза, 3 страны ЕАЭС и КНР); б) классифицировать страны по показателям индекса среднегодового темпа прироста и индекса эффективности логистики, распределив их по трем кластерам.

3. Авторская модель оценки степени схожести транспортно–логистических систем между странами одного кластера и определения уровня осуществимости транспортно–логистической интеграции между ними (выбор уровня транспортно–логистической интеграции в зависимости от степени схожести транспортно–логистических систем).

Это позволило: а) выявить направления транспортно–логистической интеграции Китая и определить, что Казахстан входит во второй кластер (сотрудничество со странами, со схожей с Китаем по развитию транспортно–логистической системой), Россия, Республика Беларусь, Кыргызстан, Армения – в третий кластер (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики до уровня Китая); б) провести классификацию проблемных зон транспортно–логистического сотрудничества ЕАЭС и Китая (институциональные, экономические, политические, географические) с учетом применения опыта транспортно–логистической интеграции Европейского союза, выявления предпосылок формирования инициативы «Один пояс – Один путь» и изучения имеющихся транспортно–логистических взаимодействий ЕАЭС и Китая; установить потенциал реализации транспортно–логистической интеграции в ЕАЭС.

4. Практические рекомендации по преодолению барьеров в процессе развития транспортно–логистической интеграции между ЕАЭС и Китаем в рамках «Один пояс – Один путь» с учетом опыта Европейского союза, включающие: 1) применение теоретико–методологической базы транспортно–логистической интеграции в системе международного экономического сотрудничества (понятийный аппарат, методика комплексной оценки уровня развития транспортно–логистических систем); 2) развитие основных направлений транспортно–логистического сотрудничества

(связанность инфраструктуры, бесперебойность торговли, создание многоуровневого механизма макроэкономического взаимодействия); 3) деление практических рекомендаций на экономические, институциональные, географические, административные меры согласно классификации проблем транспортно–логистической интеграции стран – участниц инициативы «Один пояс – Один путь».

Личный вклад соискателя ученой степени. Диссертация является самостоятельным законченным научным трудом, выполненным в рамках выбранной темы. Все положения, содержащиеся в диссертации и выносимые на защиту, имеют научную новизну, практическую, экономическую, социальную значимость и разработаны соискателем лично.

Апробация диссертации и информация об использовании ее результатов. Основные положения и выводы исследования докладывались на международных и республиканских научных конференциях, в том числе Международной научно–практической конференции «Экспериментальные и теоретические исследования в современной науке» (Новосибирск, 2018), на конференции «Беларусь в современном мире» (Минск, 2016), Республиканской научно–практической конференции «Международная логистика: проблемы и перспективы» (Минск, 2017), III Международной научно–практической конференции «Актуальные научные исследования в современном мире» (Хмельницкий, 2017), «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» (Новополоцк, 2018, 2019), XXI Международной научно–практической конференции «Экономика, управление и финансы: структурные преобразования и перспективные направления развития наук в XXI веке» (Казань, 2019), Международной научно–практической конференции «Образовательная система: структурные преобразования и перспективные направления развития научной мысли» (Казань, 2019).

Опубликование результатов диссертации. По результатам исследования опубликовано 13 работ, в том числе: 4 статьи в научных рецензируемых журналах; 4 — в зарубежных научных журналах, ежегодниках, сборниках трудов; 5 (1 — в соавторстве) — в материалах конференций. Объем 4 публикаций, соответствующих п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь, составляет 4,6 авторского листа.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. Работа изложена на 246 страницах. Объем, занимаемый 29 рисунками, 21 таблицей, 21 приложением, составляет 72 страницы. Библиографический список, включающий 236 наименований, занимает 71 страницу.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

В первой главе «Теоретические основы транспортно–логистической интеграции в мировой экономике» рассмотрено понятие международной транспортно–логистической интеграции. Исследована сущность транспортной логистики и логистической системы с целью уточнения факторов и особенностей их развития. Определена сущность международной транспортно–логистической интеграции, включающая рассмотрение предпосылок и роли внутренней, внешней логистической интеграции, а также интеграции транспортной инфраструктуры и управления транспортной политикой в рамках международного сотрудничества.

Исследование трактовки понятия «международная транспортно–логистическая интеграция» позволило уточнить его сущность с учетом трендов мировой экономики. Международная транспортно–логистическая интеграция рассматривается как процесс устранения барьеров в сфере развития транспортно–логистических систем посредством оптимизации распределения ресурсов, повышения отдачи от факторов производства, необходимых для экономического развития государств, снижения логистической стоимости между странами и/или интеграционными объединениями.

Проведенное исследование позволило выделить этапы транспортно–логистической интеграции в мировой экономике, включающие: формирование экономических взаимоотношений на основе поиска формы взаимодействия; функционирование транспортно–логистической интеграции; развитие транспортно–логистических взаимоотношений на основе накопления потенциала более высокого качества.

Определены количественные показатели, влияющие на экономические отношения стран и определяющие перспективы развития международной транспортно–логистической интеграции, – экономическая взаимодополняемость (важные торговые партнерства, доля от общего объема торговли), величина коэффициента торгово–экономической связанности (чем больше оборот взаимной торговли и меньше совокупный ВВП, тем выше данный коэффициент, динамика экономического взаимодействия), уровень экономического взаимодействия (объем взаимной торговли, взаимные инвестиции).

В результате исследования выделены основные тенденции развития транспортно–логистической интеграции: широкое использование во всех сферах жизнедеятельности инновационных цифровых технологий и поиск новых форм торговли; стремительный переход от использования информации в бумажной и аналоговой формах к цифровому формату; экспоненциальный рост количества межгосударственных транспортно–логистических, телекоммуникационных,

дистрибутивных и других макрологистических систем интеграционного типа; рост значения маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на международном рынке.

На основе изучения крупных транспортно–логистических проектов Китая, сделан вывод о том, что инициатива «Один пояс – Один путь» оказывает значительное влияние на международное транспортно–логистическое сотрудничество, являясь стратегией многостороннего экономического сотрудничества Китая. Для повышения эффективности экономического сотрудничества Китая и ЕАЭС, развития международных перевозок в данных странах требуется наладить транспортное и таможенное взаимодействие, в том числе устранить логистические барьеры со всеми странами – участницами данной инициативы и совместно выработать транспортно–логистические стандарты.

Во второй главе **«Развитие транспортно–логистической интеграции в евразийском регионе на современном этапе»** проанализированы опыт, текущее состояние и тенденции развития транспортно–логистических систем на евразийской территории.

Определено, что при наличии унифицированной транспортной инфраструктуры эффективность межгосударственных перевозок будет относительно высокой, а возможность взаимодействия будет способствовать развитию сотрудничества. Страны СНГ могут создать единый транспортный коридор, так как они основаны на едином народно–хозяйственном комплексе времен СССР и имеют схожую транспортную инфраструктуру.

Выявлено, что строительство международных транспортных коридоров является соединением транспортных инфраструктур разных государств для формирования особых маршрутов, в том числе крайне неоднородных. На основании научных исследований и докладов все современные евразийские международные транспортные коридоры делятся на три вида: международная азиатская сеть (Asian Highway) и четыре железнодорожные ветви, утвержденные Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО); Панъевропейский транспортный коридор, утвержденный Европейским союзом; международные транспортные пути, утвержденные на государственном и межгосударственном уровнях.

Доказано, что строительство и развитие транспортных коридоров в ЕАЭС играет важную роль для экономических, культурных и коммерческих контактов стран – участниц, в то же время имеется потенциал для расширения транспортного сообщения между Европой и Азией. На сегодняшний день евразийские транспортные коридоры, сформированные железнодорожной сетью стран – участниц ЕАЭС, уже стали основным мостом между Европой и Азией в рамках китайской стратегии «Один пояс – Один путь».

Показано, что в настоящее время согласно рейтингу LPI наиболее высоких оценок заслуживают логистические системы стран Европейского союза. По имеющимся данным за 2012–2018 г., логистическая система Китая уступает европейской по уровню организации, но значительно опережает систему стран ЕАЭС, чему соответствует 27–е место в рейтинге индекса LPI (3,60), а ее специальный административный район Гонконг входит в топ–9 (3,96), за два года поднявшись на пять позиций. При этом в последние 4 года темпы развития китайской логистической системы значительно увеличились.

В целях диверсификации способов оценки рассмотрен особый показатель оценки транспортной инфраструктуры в рамках «Один пояс – Один путь» – индекс развития инфраструктуры, включающий индекс развития инвестиционной интенсивности в транспортной отрасли (рассчитывается на основе количества новых подписанных контрактов по глобальным транспортным инфраструктурным проектам, объема частных инвестиций в подобные проекты и др.), индекс социально–экономической среды развития (включает показатели развития экономической, политической, деловой среды, государственной кредитоспособности), кредитный рейтинг (оценка рисков государственной кредитоспособности).

Разница показателей стран ЕАЭС с лидерами рейтинга неочевидна, что свидетельствует о большой оживленности в сфере путей сообщения и транспорта в странах – участницах «Один пояс – Один путь» и их относительно высокой инвестиционной привлекательности в последние годы. Если в 2017 г. индекс развития инвестиционной интенсивности на транспортной отрасли в Республике Беларусь составлял всего 85,4, то в 2018 г. он достиг 128,4, что указывает на новое понимание иностранными инвесторами (включая китайских) важности транспортной сферы Республики Беларуси (таблица 1).

Таблица 1. – Оценка транспортной инфраструктуры в рамках «Один пояс – Один путь»

Индекс	Россия		Республика Беларусь		Казахстан	
	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.	2017 г.	2018 г.
Индекс развития инвестиционной интенсивности в транспортной отрасли	158,4	143,8	85,4	128,4	140,6	131,5
Кредитный рейтинг	BBB		BB		BBB	
Индекс социально–экономической среды развития	97	85,4	91,6	90,6	86,6	86,4

Доказано, что транспортная система ЕАЭС находится на среднем уровне развития по сравнению со странами Сопряжения (после завершения их электрификации останется еще большое пространство для их дальнейшего развития). В настоящий момент все еще проявляются такие проблемы, как относительно высокие логистические издержки, довольно слабые возможности финансирования, необходимость улучшения торгово-экономической обстановки в странах ЕАЭС и т.д. ЕАЭС необходимо разработать ряд механизмов, которые одновременно с обеспечением совместимости логистических систем стран-участниц на системном уровне будут способствовать координированному развитию перевозок в них.

Рассмотрев основные характеристики транспортно-логистических систем евразийского региона, можно предположить, что установление крепкого механизма сотрудничества позволит повысить уровень согласованности логистических систем стран. В условиях экономической глобализации повышение уровня логистических систем отдельных стран невозможно осуществить без транспортно-логистической интеграции. В данной ситуации сотрудничество стран в рамках инициативы «Один пояс – Один путь» представляется перспективным.

Основываясь на индексе эффективности логистики и коэффициенте его прироста, проведен анализ стран евразийского транспортного коридора методом k-средних. Согласно данному методу исчисления, кластеры образуются из наиболее близко расположенных друг к другу объектов, поэтому конечной целью является выделение сгруппированных и независимых кластеров.

Схожие страны объективно продемонстрировали близкий уровень развития транспортно-логистической системы и могут быть объединены в соответствующие кластеры (таблица 2).

Таблица 2. – Классификация стран по кластерам согласно уровню развития транспортно-логистической системы

Кластер	Страна	Центр массы	
		LPI	Прирост, %
1-й	Китай, Дания, Люксембург, Австрия, Германия, Италия, Норвегия, Чехия, Франция, Швейцария, Швеция, Литва, Финляндия, Великобритания, Нидерланды, Испания	3,93	0,9135
2-й	Украина, Болгария, Хорватия, Казахстан, Турция, Латвия, Словакия, Польша, Португалия	3,2	1,0423
3-й	Армения, Узбекистан, Российская Федерация, Кыргызстан, Туркменистан, Таджикистан, Беларусь	2,35	-2,1186

Проведен анализ стран евразийского транспортного коридора методом k–средних для определения направлений транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС в сфере повышения транспортно–логистической эффективности, что позволило выявить направление транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС: 1 – сотрудничество со странами с более высоким уровнем развития транспортно–логистической системы (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики Китая); 2 – сотрудничество со странами, имеющими с Китаем схожую транспортно–логистическую систему (предполагает повышение согласованности транспортно–логистических систем, их синхронное развитие); 3 – сотрудничество со странами с более низким уровнем развития транспортно–логистической системы (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики до уровня Китая).

В результате анализа определено, что Казахстан входит во второй кластер (предполагает повышение согласованности логистических систем, их синхронное развитие), Россия, Республика Беларусь, Кыргызстан, Армения – в третий кластер (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики до китайского уровня) (таблица 2).

На основе данных трех направлений имеется возможность выделить ключевые факторы, определяющие эффективность транспортно–логистических систем, проблемы и дальнейшие пути развития транспортно–логистической интеграции в рамках сопряжения «Один пояс – Один путь» между ЕАЭС и Китаем.

В третьей главе **«Проблемы и перспективы транспортно–логистической интеграции стран – участниц инициативы «Один пояс – Один путь»** представлен анализ инициативы «Один пояс – Один путь», проблемы и перспективы осуществления транспортно–логистической интеграции в рамках данной стратегии между ЕАЭС и Китаем.

Выделены цели Китая в отношении инициативы «Один пояс – Один путь», а именно: предоставление новых каналов экономического роста западным и северо–восточным регионам Китая; углубление международного торгового сотрудничества; создание единых рынков со странами – участницами «Один пояс – Один путь»; стимулирование иностранных инвестиций, стратегия по импорту ресурсов.

Установлено, что по мере непрерывного углубления экономической интеграции внутри ЕАЭС значительно возрос уровень экономических связей между его субъектами. С 2015 г. экономические отношения между Китаем и ЕАЭС становятся все более тесными; имеются перспективы для развития тесного сотрудничества как в торгово–инвестиционной сфере в целом, так и по конкретным совместным проектам (поток прямых инвестиций Китая в страны – участницы ЕАЭС в 2019 г. увеличился в 2 раза в сравнении с 2011 г.,

среднегодовой темп роста составил 15,29 %); возросло количество поставляемых железнодорожных составов с 17 (2013 г.) до 6363 (2018 г.); в 2018 г. сумма внешнеторгового товарооборота ЕАЭС достигла 753,417 млрд дол. США, из них на долю Китая пришлось 126,322 млрд дол. США, или 16,76 % общего объема).

Отмечено, что объем российской экономики значительно превосходит экономики других членов ЕАЭС, экономические связи Китая с ЕАЭС имеют тенденцию к сближению, однако в отношениях с Республикой Беларусь и Казахстаном по-прежнему существуют факторы нестабильности. Вместе с тем сотрудничество Китая с ЕС и ЕАЭС ведется уже давно, а в последние годы и ЕАЭС прилагает все силы для совершенствования механизма сотрудничества с Европейским союзом. В подобных условиях создание механизма многостороннего сотрудничества между странами является самым эффективным способом повышения значения инициативы «Один пояс – Один путь».

Проведена классификация проблем транспортно–логистической интеграции стран – участниц инициативы «Один пояс – Один путь» (таблица 3) на основе опыта развития транспортно–логистической интеграции в Европейском союзе, предпосылок формирования сопряжения и состояния экономических связей между странами ЕАЭС и КНР.

Таблица 3. – Проблемы транспортно–логистической интеграции стран – участниц инициативы «Один пояс – Один путь»

Специфический фактор	Проблема	Описание проблемы
Факторы внешней среды	1. Разница в стандартах железнодорожной колеи	Правомерно, что вопросы нормативно–правовой базы и потенциальной конкуренции относятся к факторам внешней среды, поскольку их возникновение обусловлено объективной средой. Проблема в разнице ширины дорожной колеи вызвана историческими причинами, а изменение ширины колеи в границах всех стран–участниц ЕАЭС требует больших объемов инвестиций и проведения строительных работ. Решение проблемы является мало реалистичным для ЕАЭС и КНР с точки зрения экономических и административных факторов
	2. Влияние объективных географических факторов	
Административный фактор	3. Увеличение внешнего долга стран перед Китаем	Поскольку сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс – Один путь» требует все больших капиталовложений, это приводит к увеличению долга Китаю, а многие страны оказываются не в силах его выплатить

Окончание таблицы 3

Институциональный фактор	4. Отсутствие унифицированности таможенных формальностей	Низкая эффективность таможенной системы, отсутствие единого стандарта в направлении таможенной операции
	5. Отсутствие единообразия в оформлении международных товарно–транспортных накладных	Накладные двух международных организаций: SMGS (страны–участницы: ЕАЭС и КНР) и CIM (страны–участницы: ЕС). Повторная обработка соответствующих документов в разных странах значительно увеличивает временные затраты на транспортировку
Экономические факторы	6. Феномен «пустого состава»	Феномен «пустых составов» обусловлен главным образом неравномерным распределением европейских сортировочных станций и дисбалансом в торговле между Китаем и европейскими странами. Неравномерное распределение сортировочных станций в Европе указывает на то, что они охватывают только Восточную Европу без охвата всего европейского товаропотока
	7. Различный уровень инфраструктуры стран – участниц ЕАЭС и КНР	Высокий уровень издержек при выстраивании транспортной инфраструктуры. С 2017 г. по 2019 г., дефицит финансирования перевозок и дорог возрос с 1 до 3 млрд дол. США в год
	8. Распределение ресурсов Китая	Беспорядочное субсидирование со стороны КНР
		Отсутствие глубокого сотрудничества логистических компаний Китая с зарубежными агентствами логистических услуг
		Недостаточная информированность зарубежных партнеров об имеющихся логистических услугах Китая

Классификация проблем позволила вывить пути их решения в рамках транспортно–логистической интеграции, включающие:

- внедрение единых подходов к ценообразованию транзитного тарифа и рациональному распределению транспортных ресурсов в механизме сотрудничества между ЕАЭС и КНР (объективные географические факторы);
- планирование и контроль себестоимости проекта с инвесторами (увеличение внешнего долга стран перед Китаем);
- внедрение единых стандартов распространения и унификации таможенных технологий (таможенные формальности);
- признание Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) единой международной

товарно–транспортной накладной (отсутствие единообразия в оформлении международных товарно–транспортных накладных);

– осуществление диверсификации источников финансирования стран–участниц через различные мировые финансовые институты, такие как Экспортно–импортный банк Китая и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (различные уровни развития инфраструктуры стран – участниц ЕАЭС и КНР);

– создание специализированной структуры (целевого фонда) по отслеживанию целевого назначения субсидий Китая (распределение ресурсов Китая);

– распределение транспортных ресурсов в механизме сотрудничества между ЕАЭС и КНР, а также увеличение технического уровня государств–членов ЕАЭС являются более приемлемым решением (разница стандартов железнодорожной колеи);

– создание координационного органа в КНР, который бы осуществлял эффективное распределение ресурсов между правительственными организациями (представительствами) или торговыми палатами Китая за рубежом при осуществлении торговых инвестиций в ЕАЭС (феномен «пустого состава»);

– использование моделей финансирования различных стран, построение механизма финансирования и юридической защиты, подходящих данному конкретному государству (различный уровень инфраструктуры стран – участниц ЕАЭС и КНР).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации.

1. Развита теоретическая основа формирования транспортно–логистической интеграции. В результате анализа проведена классификация подходов к трактовке понятия «международная транспортно–логистическая интеграция», определено ее место среди трактовок логистической интеграции.

Выделены этапы транспортно–логистической интеграции в мировой экономике: формирование экономических взаимоотношений на основе поиска формы взаимодействия; непосредственно функционирование транспортно–логистической интеграции; развитие транспортно–логистических взаимоотношений на основе накопления потенциала более высокого качества. Определены тенденции развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике: широкое использование во всех сферах жизнедеятельности

инновационных цифровых технологий и поиск новых форм торговли; стремительный переход от использования информации в бумажной и аналоговой формах к цифровому формату; экспоненциальный рост количества межгосударственных транспортно–логистических, телекоммуникационных, дистрибутивных и других макрологистических систем интеграционного типа; рост значения маркетинговых стратегий в конкурентной борьбе логистических компаний на международном рынке [5–8, 13].

2. Разработана методика оценки уровня развития транспортно–логистических систем по углублению транспортно–логистического интеграционного взаимодействия инициативы «Один пояс – Один путь». На основе рейтинга LPI, индекса инфраструктурного развития «Один пояс – Один путь», удельного веса логистических издержек в ВВП, включающая анализ стран евразийского транспортного коридора методом k–средних, определение направлений транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС в сфере повышения транспортно–логистической эффективности. Проведено рейтинговое сравнение состояния транспортно–логистических систем приведенных стран и интеграционных объединений; отобранные страны с учетом индекса среднегодового темпа прироста и индекса эффективности логистики распределены на три кластера [2, 9, 12].

3. Разработана авторская модель оценки степени схожести транспортно–логистических систем между странами одного кластера и определения уровня осуществимости транспортно–логистической интеграции между ними. Выявлены направления транспортно–логистической интеграции Китая со странами ЕАЭС: 1 – сотрудничество со странами с более высоким уровнем развития транспортно–логистической системы (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики Китая); 2 – сотрудничество со странами, имеющими с Китаем схожую транспортно–логистическую систему (предполагает повышение согласованности транспортно–логистических систем, их синхронное развитие); 3 – сотрудничество со странами с более низким уровнем развития транспортно–логистической системы (предполагает формирование интеграционных процессов по повышению уровня логистики до уровня Китая).

Произведена классификация проблемных зон транспортно–логистического сотрудничества ЕАЭС и Китая (институциональные, экономические, политические, географические) с учетом применения опыта транспортно–логистической интеграции Европейского союза, выявления предпосылок формирования инициативы «Один пояс – Один путь» и изучения имеющихся транспортно–логистических взаимодействий ЕАЭС и Китая; определение потенциала реализации транспортно–логистической интеграции в ЕАЭС [1, 3, 10, 11].

4. Разработаны практические рекомендации по преодолению барьеров в процессе развития транспортно–логистической интеграции между ЕАЭС и Китаем в рамках «Один пояс – Один путь» с учетом применения опыта Европейского союза, включающие:

– институциональные меры: внедрение единых стандартов распространения и унификации таможенных технологий, перемещение функций таможни в другие специализированные органы, создание координационного органа транспортно–логистической интеграции;

– экономические меры: осуществление диверсификации источников финансирования стран–участниц через различные мировые финансовые институты;

– географические меры: применение единых подходов к ценообразованию и рациональному распределению ресурсов, нивелирование разницы в стандартах железнодорожной колеи;

– административные меры: применение принципов невмешательства в политические вопросы государств – членов ЕАЭС и отсутствие влияния на государственную стабильность стран–партнеров со стороны Китая [4]

Рекомендации по практическому использованию результатов.

Основные теоретические результаты и выводы могут использоваться в дальнейших научных исследованиях, практической деятельности органов государственного управления и организации, в образовательном процессе учреждений высшего образования. Разработанные рекомендации могут быть полезны для преодоления барьеров в процессе осуществления транспортно–логистического сотрудничества между Китаем и Евразийским экономическим союзом.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ

Статьи в научных рецензируемых журналах

1. Цзюй Ин. Политика развития международной транспортной инфраструктуры ЕС: состояние результаты и опыт интеграции для ЕАЭС / Цзюй Ин // Новая экономика. – 2018. – № 1. – С. 112–132.

2. Цзюй Ин. Формирование трансконтинентальной логистической системы Евразии / Цзюй Ин // Вестн. Белорус. гос. экон. ун–та. – 2018. – № 5. – С. 115–122.

3. Цзюй Ин. Развитие транспортно–логистической интеграции в мировой экономике: современные тенденции и перспективы сотрудничества стран по сопряжению «Один пояс – один путь» / Цзюй Ин // Вестн. Полоц. гос. ун–та. – Сер. Д, Экон. и юрид. науки. – 2018. – № 13. – С. 23–29.

4. Цзюй Ин. Проблемы транспортно–логистической интеграции стран–участниц ЕАЭС по сопряжению «Один пояс – Один путь» при условиях многостороннего сотрудничества / Цзюй Ин // Экономика и Банки. – 2020. – № 1 – С. 53–63.

Статьи в зарубежных научных журналах

5. Цзюй Ин. Формирование понятия традиционной логистики в современную логистику / Цзюй Ин // Молодой ученый. – 2017. – № 52 (186). – С. 116–120.

6. Цзюй Ин. Роль логистики в мировой экономической системе / Цзюй Ин // Актуальные научные исследования в современном мире. – 2017. – № 12. – 4 (32). – С. 138–143.

7. Цзюй Ин. Многостороннее экономическое сотрудничество на основе транспортно–логистической интеграции ЕАЭС в рамках проекта «Один пояс – Один путь» / Цзюй Ин // Science Time. – 2019. – № 9. – С. 38–44.

8. Цзюй Ин. Проблемы транспортно–логистической интеграции стран – участниц ЕАЭС по сопряжению "Один пояс – Один путь" при условиях многостороннего сотрудничества / Цзюй Ин // Интернаука. – 2020. – № 8. – С. 95–98.

Материалы конференций

9. Цзюй Ин. Развитие железнодорожных транспортных услуг в контексте Экономического пояса, Шелкового пути / А. А. Вацило, Цзюй Ин // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость: материалы XI Междунар. науч.–практ. конф., Минск, 17 мая 2018 г. / Белорус. гос. экон. ун–т; редкол.: В. Н. Шимов [и др.]. – Минск, 2018. – С. 78–79.

10. Цзюй Ин. Современные тенденции развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике / Ин Цзюй // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость: материалы XI Междунар. науч.–практ. конф., Минск, 17 мая 2018 г. / Белорус. гос. экон. ун–т; редкол.: В. Н. Шимов [и др.]. – Минск, 2018. – С. 510–511.

11. Цзюй Ин. Современные тенденции развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике / Цзюй Ин // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты: сб. ст. II Междунар. науч.–практ. конф., посвящ. 50–летию Полоцк. гос. ун–та, Новополоцк, 7–8 июня 2018 г. / Полоцк. гос. ун–т. – Новополоцк, 2018. – С. 271.

12. Цзюй Ин. Потенциал транспортной инфраструктуры стран – участниц ЕАЭС в рамках концепции «Один пояс – Один путь» / Цзюй Ин // Образовательная система: структурные преобразования и перспективные направления развития научной мысли. – Казань, 2019. – С. 348.

13. Цзюй Ин. Внутренние причины формирования китайской стратегии «Один пояс – Один путь» / Цзюй Ин // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты: электрон. сб. ст. III Междунар. науч.–практ. конф., Новополоцк, 18–19 апр. 2019 г. / Полоцк. гос. ун–т. – Новополоцк, 2019. – С. 435–442.

Цзюй Ин

**Транспартна–лагістычная інтэграцыя краін – удзельніц
ЕАЭС у рамках «Адзін пояс – Адзін шлях»**

Ключавыя словы: транспартна–лагістычная інтэграцыя, эканамічнае супрацоўніцтва, ЕАЭС, КНР, транспартна–лагістычная сістэма, інфраструктура.

Мэта даследавання: развіццё тэарэтычных асноў транспартна–лагістычнай інтэграцыі і распрацоўка практычных рэкамендацый па пашырэнні спалучэння «Адзін пояс – Адзін шлях» і Еўразійскага эканамічнага саюза.

Метады даследавання: сістэмны, параўнальны і эвалюцыйны падыходы, абагульненне, метады гістарычнага і лагічнага, аналізу і сінтэзу, статыстычнага і эканамічнага аналізу, мадэлявання эканамічных працэсаў.

Атрыманыя вынікі і іх навізна: вызначаны тэарэтычныя асновы развіцця транспартна–лагістычнай інтэграцыі на ўзроўні краін і інтэграцыйных аб'яднанняў, у тым ліку удакладнены змест паняццёвага апарату, выяўлены тэндэнцыі развіцця транспартна–лагістычнай інтэграцыі ў сусветнай эканоміцы; распрацавана метадыка ацэнкі ўзроўню развіцця транспартна–лагістычных сістэм па паглыбленні транспартна–лагістычнага інтэграцыйнага ўзаемадзеяння ініцыятывы «Адзін пояс – Адзін шлях»; ацэнена ступень падабенства краін па ўзроўні развіцця транспартна–лагістычных сістэм ва ўмовах транспартна–лагістычнай інтэграцыі; распрацаваны практычныя рэкамендацыі па пераадоленні бар'ераў у працэсе развіцця транспартна–лагістычнай інтэграцыі паміж Кітаем і Еўразійскім эканамічным саюзам.

Ступень выкарыстання: атрыманыя вынікі маюць практычную значнасць і прыняты да выкарыстання Кітайскай лагістычнай групай «Да Яан»; ўкаранёны ў навучальны працэс БДЭУ; могуць быць выкарыстаны органамі дзяржаўнага кіравання пры фарміраванні стратэгіі развіцця міжнароднага транспартна–лагістычнага супрацоўніцтва краін – удзельніц ЕАЭС і КНР.

Вобласць прымянення: у дзейнасці органаў дзяржаўнага кіравання, навуковых даследаваннях, адукацыйным працэсе ўстаноў вышэйшай адукацыі.

РЕЗЮМЕ

Цзюй Ин

Транспортно–логистическая интеграция стран–участниц ЕАЭС в рамках «Один пояс – Один путь»

Ключевые слова: транспортно–логистическая интеграция, экономическое сотрудничество, ЕАЭС, КНР, транспортно–логистическая система, инфраструктура.

Цель исследования: развитие теоретических основ транспортно–логистической интеграции и разработка практических рекомендаций по расширению сопряжения «Один пояс – Один путь» и Евразийского экономического союза.

Методы исследования: системный, сравнительный и эволюционный подходы, обобщение, методы исторического и логического, анализа и синтеза, статистического и экономического анализа, моделирования экономических процессов.

Полученные результаты и их новизна: определены теоретические основы развития транспортно–логистической интеграции на уровне стран и интеграционных объединений, в том числе уточнено содержание понятийного аппарата, выявлены тенденции развития транспортно–логистической интеграции в мировой экономике; разработана методика оценки уровня развития транспортно–логистических систем по углублению транспортно–логистического интеграционного взаимодействия инициативы «Один пояс – Один путь»; оценена степень схожести стран по уровню развития транспортно–логистических систем в условиях транспортно–логистической интеграции; разработаны практические рекомендации по преодолению барьеров в процессе развития транспортно–логистической интеграции между Китаем и Евразийским экономическим союзом.

Степень использования: полученные результаты имеют практическую значимость и приняты к использованию Китайской логистической группой «Да Яан»; внедрены в учебный процесс БГЭУ; могут быть использованы органами государственного управления при формировании стратегии развития международного транспортно–логистического сотрудничества стран – участниц ЕАЭС и КНР.

Область применения: в деятельности органов государственного управления, научных исследованиях, образовательном процессе учреждений высшего образования.

SUMMARY

Ju Ying

Transport and logistics integration of the Eurasian Economic Union member states and the PRC within the framework of «One Belt – One Road»

Keywords: transport and logistics integration, economic cooperation, EAEU, China, transport and logistics system, infrastructure.

Purpose of the study: development of the theoretical foundations of transport and logistics integration and the development of practical recommendations for expanding the conjugation «One Belt – One Road» and the Eurasian Economic Union.

Research methods: systemic, comparative and evolutionary approaches, generalization, methods of historical and logical, analysis and synthesis, statistical and economic analysis, modeling of economic processes.

The results obtained and their novelty: the theoretical foundations of the development of transport and logistics integration at the level of countries and integration associations are determined, including the content of the conceptual apparatus, identified trends in the development of transport and logistics integration in the world economy; developed a methodology for assessing the level of development of transport and logistics systems to deepen the transport and logistics integration interaction of the «One Belt – One Road» initiative; assessed the degree of similarity of countries in terms of the level of development of transport and logistics systems in the context of transport and logistics integration; practical recommendations were developed to overcome barriers in the development of transport and logistics integration between China and the Eurasian Economic Union.

Degree of use: the obtained results are of practical importance and are accepted for use by the Chinese logistics group «Da Yan»; introduced into the educational process of the Department of International Business of BSEU; can be used by government bodies in the formation of a strategy for the development of international transport and logistics cooperation between the EAEU member states and the PRC.

Scope: in the activities of government bodies, in scientific research, in the educational process of higher education institutions.