

**МАКАРОВ М. Р.**

## **ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ:**

### **НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА**

**Аннотация.** В статье проанализированы основные тенденции и перспективы экономической и международной интеграции стран в рамках Евразийского экономического союза. Рассматриваются как достигнутые результаты сотрудничества, так и будущие интеграционные проекты.

**Ключевые слова:** интеграционные объединения, экономическое сотрудничество, Евразийский экономический союз, строительство инфраструктуры, международная торговля.

**MAKAROV M. R.**

## **EURASIAN ECONOMIC UNION: WAYS AND PROSPECTS OF COOPERATION**

**Abstract.** The article analyzes the main trends and prospects of economic and international integration of countries within the framework of the Eurasian Economic Union. The results of cooperation and prospective projects of integration are considered.

**Keywords:** integration associations, economic cooperation, Eurasian Economic Union, infrastructure construction, international trade.

В мировой экономике на современном этапе развития международных отношений отчётливо наблюдается усиление тенденций как регионализации, так и глобализации. В результате чего в рамках экономического развития отдельных государств приобретает всё большее значение их международная интеграция в региональные объединения и союзы. Одним из влиятельных и значимых интеграционных объединений как в Евразии, так и на постсоветском пространстве, безусловно, является Евразийский экономический союз (ЕАЭС). Он представляет собой союз, который был создан с целью обеспечения свободы движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведения скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. На данный момент в состав союза входят пять государств – Россия, Казахстан, Белоруссия, Армения и Киргизия, а также государства-наблюдатели в лице Молдавии, Узбекистана и Кубы [1].

Тенденции и перспективы развития союза на этапе его зарождения в своих работах рассматривали И. А. Рождественская и Е. И. Москвитина [5]. Возможные риски интеграции и проблемы экономического взаимодействия между странами участницами изучал

Н. С. Зиядуллаев [2]. Тенденции и перспективы экономического развития на современном этапе анализировал Б. О. Кусаинов [3].

С момента своего создания в 2015 году и до сегодняшнего дня ЕАЭС позиционировал себя исключительно как экономический интеграционный проект, призванный в первую очередь содействовать экономическому росту и развитию стран-членов. Ввиду напряжённых отношений между Россией и странами Запада международная реакция на момент образования союза была неоднозначной. Поэтому в договоре о создании ЕАЭС отдельно отмечалась исключительная экономическая направленность союза без декларирования каких-либо политических целей. Данное обстоятельство по сути своей стало определяющим рамки и направления сотрудничества стран-членов. Из всех провозглашённых целей и задач можно выделить несколько основных, в достижении которых на текущий момент удалось достичь наибольших результатов [1].

Первые годы функционирования союза характеризовались международной напряжённостью, а также кризисным состоянием мировой экономики, что выражалось в высоком уровне инфляции, особенно в странах постсоветского пространства. Также наблюдались существенные дисбалансы в структурах торгового баланса и валютного рынка. Такое состояние мировой конъюнктуры определило одну из главных целей ЕАЭС — достижение макроэкономической стабильности и финансовой устойчивости. В качестве конкретных задач в рамках этой цели предполагалось к 2020 году добиться устойчивого роста технологического развития, увеличить диверсификацию товаров и услуг, экспортируемых странами-членами в тех областях, в которых это возможно. В остальных случаях необходимо было модернизировать производства с помощью новейших автоматизированных продуктов машиностроения. Эти действия в совокупности с проведением единой финансовой и денежно-кредитной политики со временем должны были привести к нормализации валютно-денежных балансов стран-членов союза, а также к таргетированному снижению инфляции до благоприятных уровней, не мешающих экономическому развитию. При согласованном выполнении всех этих задач как в рамках ЕАЭС, так и для каждого отдельного государства-участника, должна была быть достигнута заявленная цель по установлению макроэкономической стабильности [1].

Значимость данного направления сотрудничества как начала интеграционного взаимодействия в рамках ЕАЭС сложно переоценить. Макроэкономическая стабильность является важнейшим и обязательным условием для устойчивого экономического роста, который по своей сути и является главной целью существования союза. Поэтому

представляется вполне логичным и оправданным направить первоначальные усилия на достижение этой цели. Работа в этом направлении началась сразу же после официального оформления союза, однако, поскольку он не вмешивается напрямую в детальность финансовых регулирующих органов и не обязывает страны-участницы принимать общую для всех наднациональную политику, каждая из них самостоятельно разрабатывала новые механизмы регулирования. В 2015 году в России, Белоруссии и Казахстане инфляция находилась примерно на одном уровне (12 %), поэтому они направили совместные усилия для усовершенствования инструментов денежно-кредитной политики. Результатом этих усилий стало оформление согласованной политики ЕАЭС в области разработки антициклических и стимулирующих мер. Страны союза на уровне регулирующих финансовых органов договорились проводить эффективную макроэкономическую политику по управлению инфляцией, а также спросом и предложением на валюту и товары внутри союза. Одной из основных мер стабилизации на первоначальном этапе было создание значительных золотовалютных резервов при одновременном сокращении внешнего международного долга [5].

Для достижения данной цели странам ЕАЭС потребовалось около трёх лет. При этом начиная с 2015 года и вплоть до 2018 года наблюдалось устойчивое и планомерное снижение инфляции и сокращение долга государств – членов союза. Как упоминалось ранее, в 2015 году средний совокупный уровень инфляции составлял 12 %, в 2016 он опустился до 9 %, а в 2017 — до комфортных и приемлемых для экономики 5 % и оставался на таком уровне вплоть до 2021 года. По этому показателю устойчивой инфляции ЕАЭС можно сравнить с Европейским союзом (ЕС), который традиционно считается оплотом финансовой стабильности, и это притом, что его страны-члены являются преимущественно экономически развитыми государствами, для которых характерна низкая устойчивая инфляция. Страны-участницы ЕАЭС, наоборот, являются развивающимися, поэтому для них характерна повышенная инфляция с периодами определённой нестабильности. Таким образом, можно однозначно сказать, что в рамках направления по достижению макроэкономической стабильности в пределах ЕАЭС страны-участницы добились по-настоящему выдающихся результатов, при этом также сократив и внешний государственный долг в среднем до 30% от ВВП, что почти в три раза меньше общемирового показателя в 80%. Также стоит отметить, что механизмы по реагированию на экстренные ситуации и кризисы, разработанные в рамках союза, показали себя с лучшей стороны и в 2022 году после введения в отношении России беспрецедентных западных санкций. Они были нацелены преимущественно на разрушение именно финансовой стабильности и банковской системы, но предпринятые финансовыми

регуляторами меры и действия, которые были разработаны ещё в 2015 году в рамках ЕАЭС, позволили максимально мягко пережить этот удар и сохранить целостность системы [6].

Другим значимым направлением развития, в рамках которого на данный момент удалось достичь серьёзных результатов является развитие инфраструктуры на всём пространстве ЕАЭС. Поскольку одной из главных целей союза является повышение транспортной доступности для перемещения людей, товаров и услуг, направление усилий на развитие инфраструктуры объявлялось одним из приоритетных направлений сотрудничества. Важно отметить что стратегическое значение инфраструктуры было очевидно ещё до официального оформления ЕАЭС, поэтому после его создания у многих стран-членов уже были разработаны национальные планы развития транспортных сетей сообщения. В рамках союза на базе Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) в первую очередь велась работа по гармонизации транспортного законодательства стран-участниц в области регулирования перемещения товаров и услуг как на национальном, так на союзном уровне. С достижением этой цели началась разработка совместных конкретных планов и проектов по строительству инфраструктурных объектов и транспортных логистических коридоров, в частности, казахстанских (морской порт Актау и морской порт Курык) и российских портов (морской порт Калининград, морской порт Махачкала, морской порт Новороссийск, морской порт Усть-Луга). При этом деятельность в этом направлении не ограничивалась только самим ЕАЭС: предпринимались также определённые усилия для заключения и участия в международных договорах, в частности, с Китаем в рамках его инициативы «Один пояс, один путь» [7].

На текущий момент можно сказать, что в рамках этого направления страны ЕАЭС добились больших успехов, в равной степени развивая транспортную инфраструктуру на всей территории союза. Во многом результативность работы по данному направлению обосновывает появление ещё более крупных проектов и программ развития в этой области. Так, по результату доклада ЕЭК в 2022 году, страны-члены союза заявили около 20 масштабных инфраструктурных проектов. В частности, Армения планирует реализацию проекта по строительству автодорожного коридора «Север – Юг» протяжённостью 556 км, в который входят строительство дорожных участков между Арташат – Сисиан и Сисиан – Каджаран, а также строительство МТК «Север – Юг», созданный для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива через Каспийский регион и далее в Северную и Западную Европу. Казахстаном был заявлен масштабный проект по электрификации железнодорожного участка «Луговая – Балыкчи» протяжённостью в 321 км. Предполагается за счёт наличия мощной гидроэнергетической сети Киргизии перевести

действующие составы с дизельного топлива на электроэнергию. Также в настоящее время кыргызская сторона предлагает включить в проект строительство железной дороги «Балыкчи – Кочкор – Кара-Кече – Макмал – Джалал-Абад». Ожидается, что реализация этого проекта окупится за счет ежегодной экономии эксплуатационных расходов, получаемой за счет применения в качестве энергоносителя электроэнергии вместо дефицитного и дорогостоящего дизельного топлива и других ГСМ, а также реализации более высоких скоростей движения поездов при электрической тяге, уменьшения затрат на ремонт и амортизацию подвижного состава, уменьшения ущерба от загрязнения окружающей среды. Россия же в качестве масштабных будущих проектов заявила строительство участка частной автомагистрали «Меридиан» протяжённостью 1 411 км, проходящей также через территорию Белоруссии и Казахстана. Реализация проекта предусмотрена в период с 2026 года в рамках пятилетнего плана дорожной деятельности на период 2023–2027 годов [7].

Перечисленные проекты представляют собой лишь часть наиболее значимых объектов транспортной инфраструктуры, нацеленных на содействие и облегчение перемещения людей, товаров и услуг между странами-участницами союза. Однако даже этого достаточно, чтобы оценить масштабы и перспективы работы в рамках этого направления. Положительная динамика выражается, например, в ежегодном увеличении грузоперевозок всеми видами транспорта (в ЕАЭС в 2021 году они увеличились на 2,2% по сравнению с 2020 годом), а также в увеличении перевозки пассажиров в среднем на 2% год к году. Реализуемые проекты в большинстве своём затрагивают сразу несколько стран союза, тем самым лишь укрепляя экономические взаимосвязи и содействуя дальнейшей интеграции. Таким образом, углубление и масштабирование взаимодействия в области транспортной инфраструктуры является одной из наиболее приоритетных сфер сотрудничества в рамках ЕАЭС [4].

Кроме этого, при сохранении текущих тенденций мировой экономики и международных отношений другим наиболее перспективным направлением сотрудничества для Евразийского союза может стать торгово-экономическое сближение со странами Востока, в частности, с Китаем. На данный момент ЕАЭС уже ведёт сотрудничество с этой страной, в особенности, в транспортной и энергетической сферах. Выражается оно в совместном финансировании различных объектов, например, «Сахалин-2» и железнодорожный «Северный широтный ход». Однако сотрудничество во многом ограничивается лишь двухсторонними соглашениями между Россией и Китаем по конкретным вопросам и отдельным узким направлениям, которые не затрагивают остальных участников союза. При условии напряжённости со странами Запада возможности по привлечению инвестиций в

страны союза существенно снизились, поэтому в рамках политики переориентации на Восток расширение масштабов сотрудничества с Китаем представляется перспективным направлением развития международного взаимодействия ЕАЭС [4].

Таким образом, при изучении ЕАЭС можно сказать, что он в значительной степени является образцовым примером региональной интеграции. Главные цели, заявленные в официальных документах, в частности, достижение и поддержание макроэкономической стабильности, а также содействие и облегчение перемещения людей, товаров и услуг на территории союза, успешно достигаются. Страны-участницы совместными усилиями разработали эффективные механизмы и инструменты по сдерживанию роста инфляции и частой смены фаз экономического цикла. За годы существования союза на всей его территории были построены сотни километров железных и автомобильных дорог и других объектов инфраструктуры, которые существенно увеличили возможности по транспортировке товаров по единому рынку. При этом, несмотря на достигнутые результаты, у ЕАЭС ещё остаётся множество перспективных направлений для сотрудничества как на региональном уровне по углублению интеграции между странами-участницами, так и на международном – в форме расширения взаимодействия с Китаем не в рамках двухсторонних соглашений, а с привлечением масштабных инвестиций во все страны ЕАЭС.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Договор о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.) (ред. от 09.12.2022) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_163855](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855) (дата обращения 29.03.2024).
2. Зиядуллаев Н. С. Формирование Евразийского экономического союза: риски и шансы в период турбулентности // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 5. – С. 3–18.
3. Кусаинов Б. О. Тенденции и перспективы развития Евразийского экономического союза // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – № 13. – С. 670–675.
4. Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep\\_makroes\\_pol/oner2030.php](https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_makroes_pol/oner2030.php) (дата обращения 29.03.2024).
5. Рождественская И. А., Москвитина Е. И. Современные направления экономического сотрудничества стран-членов Евразийского экономического союза: результаты и перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – № 9. – С. 50–62.

6. Статистика ЕАЭС [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep\\_stat/union\\_stat](https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/union_stat) (дата обращения 29.12.2023).
7. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep\\_razv\\_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php](https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_razv_integr/strategicheskie-napravleniya-razvitiya.php) (дата обращения 29.03.2024).