

© 2019

Юрий Енин

доктор экономических наук, профессор

Белорусского государственного экономического университета, г. Минск

(e-mail: yu.enin-2009@tut.by)

Наталья Подобед

кандидат экономических наук, доцент

Белорусского государственного экономического университета г. Минск

(e-mail: trans80@inbox.ru)

НАПРАВЛЕНИЯ АКТИВИЗАЦИИ ВНУТРЕННЕЙ ТОРГОВЛИ В РАМКАХ ЕАЭС

Анализируется динамика внутренней торговли в рамках ЕАЭС за 2016–2018 гг., освещены проблемы и перспективы ее развития. Структурированы основные направления межгосударственного сотрудничества, способствующие активизации внутренней торговли.

Ключевые слова: внутренняя торговля, интеграция, евразийский экономический союз, транспортно-логистическая инфраструктура.

DOI: 10.31857/S020736760007590-8

В состав ЕАЭС входят Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Армения. Территория ЕАЭС составляет более 20 млн кв. км, или 14% мировой территории суши. На территории союза проживает 183,4 млн человек. Создание Евразийского союза явилось важным фактором углубления интеграционных процессов этих стран: формирования единого рынка товаров и услуг, общих институтов управления финансово-экономической сферой, единого бюджета ЕАЭС.

Развитие Евразийского экономического союза (ЕАЭС) блокирует центробежные тенденции на территории СНГ, служит примером интенсификации взаимовыгодного диалога сотрудничества стран, готовых развивать выбор в пользу взаимной экономической интеграции.

Внутренняя торговля в рамках ЕАЭС успешно преодолевает негативное влияние внешних факторов, связанных с падением цен на сырье и напряженностью в международных торговых отношениях.

Динамику внутренней торговли в ЕАЭС в 2018 г. определяла положительная тенденция роста взаимного оборота, берущая свое начало в 2016 г. (табл. 1), хотя отмечается и замедление темпов роста этой тенденции. Наибольшую ориентированность на рынок данного Союза демонстрирует Республика Беларусь. Доля взаимной торговли с государствами-членами ЕАЭС во внешней торговле за 2018 год составила 51% (41,1% по экспорту и 59,7% по импорту).

Таблица 1

**Динамика взаимной торговли стран ЕАЭС за 2016–2018 год,
млн долл. США**

Страны ЕАЭС	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Отклонение		Темп роста	
				2017 от 2016	2018 от 2017	2017 от 2016	2018 от 2017
Армения: взаимная торговля	393,9	557,2	689	163,3	131,8	141%	124%
Беларусь	13,4	7	11,7	−6,4	4,7	52%	167%
Казахстан	5	4,9	9,8	−0,1	4,9	98%	200%
Кыргызстан	1	1,8	1	0,8	−0,8	180%	56%
Россия	374,5	543,5	666,5	169	123	145%	123%
Беларусь: взаимная торговля	11384,8	13651,1	13891,8	2266,3	240,7	120%	102%
Армения	22	34,5	37,4	12,5	2,9	157%	108%
Казахстан	363,9	592,3	783,9	228,4	191,6	163%	132%
Кыргызстан	48,7	123,5	120,3	74,8	−3,2	254%	97%
Россия	10950,2	12900,8	12950,2	1950,6	49,4	118%	100%
Казахстан: взаимная торговля	3930,2	5262,6	5892	1332,4	629,4	134%	112%
Армения	0,6	5,6	7,5	5	1,9	933%	134%
Беларусь	47,2	101,2	87,5	54	−13,7	214%	86%
Кыргызстан	437,2	516,7	634,9	79,5	118,2	118%	123%
Россия	3445,2	4639,1	5162,1	1193,9	523	135%	111%
Кыргызстан: взаимная торговля	445,5	541,5	568,4	96	26,9	122%	105%
Армения	0	0,1	0,1	0,1	0		100%
Беларусь	3,3	7,1	7	3,8	−0,1	215%	99%
Казахстан	264,6	268,6	247,2	4	−21,4	102%	92%
Россия	177,6	265,7	314,1	88,1	48,4	150%	118%
Россия: взаимная торговля	26804,3	34685,5	38679,9	7881,2	3994,4	129%	112%
Армения	962,5	1247	1341,4	284,5	94,4	130%	108%
Беларусь	15248,8	19573,8	22779,8	4325	3206	128%	116%
Казахстан	9560,4	12465,4	12923,3	2905	457,9	130%	104%
Кыргызстан	1032,6	1399,3	1635,4	366,7	236,1	136%	117%
Итого по ЕАЭС	42958,7	54697,9	59721,1	11739,2	5023,2	127%	109%

Источник: составлена авторами [8].

Доля взаимной торговли в Кыргызстане — 34,9% (36% по экспорту и 34,5% по импорту), в Республике Армения — 29,1% (28,2% по экспорту и 29,5% по импорту), в Казахстане — на рынок ЕАЭС приходится 20,5%.

Большая часть закупок традиционно приходится на долю Республики Беларусь (39,2 % от общего объема взаимного импорта) и Российскую Федерацию (32,9%). Республика Казахстан приобретает на общем рынке 22,5% товаров, Кыргызстан – 2,9%; Республика Армения – 2,5%.

Во взаимной торговле стран Союза отмечаются следующие тенденции:

- по сравнению с 2017 годом темпы роста объемов взаимной торговли замедлились, но сохранили положительную динамику. Основными внешними причинами явились замедление глобального мирового экономического роста и высокая напряженность в международных торгово-экономических отношениях;

- влияние ценового фактора на стоимостные характеристики внутренней торговли уменьшилось. Вместе с тем, сохраняется относительно высокая волатильность национальных валют Республики Казахстан и Российской Федерации;

- сохраняется высокая товарная диверсификация единого рынка, что отражает взаимную дополняемость и когезионность стран-партнеров.

Рассмотрим более подробно основные экономические показатели, характеризующие взаимную торговлю основных партнеров Республики Беларусь по ЕАЭС: Российской Федерации и Республики Казахстан.

По итогам 2018 года наилучшие результаты во взаимной торговле Республика Беларусь достигла с Казахстаном (рост составил 142,6%) и Арменией (130,7%). Основная белорусская продукция, экспортируемая в Казахстан – масло сливочное, молоко и сливки, кисломолочные продукты, автомобили грузовые, нефтепродукты, обои. Основной импорт – нефтепродукты, каменный уголь, природный и сжиженный газ, алюминий, прокат плоский из нелегированной стали. Прирост экспорта Беларуси в Армению обеспечил возросшие поставки говядины, молока и сливок, кисломолочных продуктов, масла сливочного, трансформаторов электрических, бумажной продукции, аппаратуры связи. Увеличение импорта предопределили закупки спиртных напитков и лекарственных средств. Сокращение поставок в Кыргызстан (81,6%) связано со снижением по сравнению с 2017 годом продаж грузовых автомобилей, сахара, масла сливочного, молока и сливок, кисломолочных продуктов, машин и механизмов для уборки и обмолота сельскохозяйственных культур, частей и принадлежностей для автомобилей и тракторов, плит древесностружечных и древесноволокнистых.

Наблюдается сокращение динамики белорусского экспорта в Россию (100,6% против 117,8% в 2017 году). Основной причиной является существенное снижение стоимостного объема поставок молочной продукции, нефтепродуктов, машин и механизмов для уборки и обмолота сельскохозяйственных культур, вагонов железнодорожных, удобрений калийных, сахара. При этом на российский рынок приходится 93% экспорта Беларуси и практически весь импорт (99,4%) во взаимной торговле.

Большой объем рынка Российской Федерации обеспечивает сбыт для экспортно-ориентированной белорусской экономики, а также способствует уменьшению затрат на продуктовую дифференциацию для

отдельных предприятий. Усилия белорусских предприятий направлены на российский рынок (93% экспорта). У российского потребителя сформирована устойчивая потребительская лояльность относительно белорусской продукции. Опросы показывают, что 79% российских потребителей считают, что белорусская продукция достаточно качественная. При этом схожесть нормативно-правовой базы и культурная идентичность обеспечивают работу белорусских предприятий фактически в условиях единого правового и культурного поля.

Однако периодически в экономических отношениях двух стран возникают сложности. Например, эмбарго на импорт белорусских товаров в 2015 году; сложности при формировании цены на газ; разный визовый режим как потенциальный источник конфликтов.

В то же время существуют большие возможности углубления экономической интеграции в рамках Союзного государства (Беларуси и России). Примером может служить создание новых интеграционных платформ, способствующих развитию межрегионального сотрудничества. Необходима активизация интеграционных процессов на базе применения таких механизмов как макроэкономические и бюджетно-финансовые, более тесная экономическая интеграция научно-образовательно-производственных структур и др. Целесообразно активное создание совместных предприятий по переработке углеводородов и активизация отношений в рамках развития единой транспортно-логистической инфраструктуры для обеспечения транзита товаров через территорию ЕАЭС в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь».

Во внутренней торговле Республики Казахстан в рамках ЕАЭС отмечается значительный рост поставок по всем товарным потокам взаимной торговли, за исключением экспорта в Беларусь (82,9%) и импорта из Кыргызстана (87,2%). Наиболее высокие темпы роста зарегистрированы в торговле с Арменией (142,1%). Прирост экспорта на 41,2% в Армению достигнут в результате возросших поставок крупного рогатого скота, проката плоского из нелегированной стали, табака и его заменителей, табачных экстрактов и эссенций, трансформаторов электрических. Прирост импорта на 43,1% обеспечен увеличением закупок кокса и полукокса, крепких спиртных напитков.

Снижение экспорта в Беларусь связано с сокращением поставок нефти, проката плоского и прутков из нелегированной стали, изделий из меди. Сокращены закупки в Кыргызстане руд и концентратов цветных металлов, одежды трикотажной, молочной продукции, отдельных видов овощей.

Активизации внутренней торговли для Республики Казахстан служат прежде всего создание совместных предприятий, использование географических особенностей и транспортно-логистических связей («Новый шелковый путь»); доступ к новым рынкам сырья и рынкам сбыта продукции.

Разница в налогообложении бизнеса стимулирует российских инвесторов открывать предприятия в Республике Казахстан.

Основной проблемой для Республики Казахстан является высокая чувствительность национальной валюты Казахстана к падению курса валюты Российской Федерации из-за введения санкций против России. Также проблемой является асимметричность торговых отношений между Россией и Казахстаном. Относительно низкая конкурентоспособность производимых в Казахстане готовых изделий по сравнению с аналогами, импортируемыми из дальнего зарубежья, ввиду недостаточной инновационности производства.

Назрела необходимость в активизации разработки унифицированной нормативно-правовой базы в рамках ЕАЭС, особенно в части налогообложения. Для повышения объемов экспорта с целью «выравнивания» объемов импорта и экспорта между странами-членами целесообразно развитие в Республике Казахстан обрабатывающей промышленности.

Большое значение имеет развитие инновационного партнерства на базе строительства транспортно-логистических центров, сухих портов, реконструкции железных и автомобильных дорог в рамках проекта «Новый шелковый путь» («Один пояс-один путь»). Данная инициатива предполагает создание «Экономического пояса шелкового пути», связывающего материковый Китай с Европой посредством железнодорожных и автомобильных магистралей. В совокупности в данный проект вовлечено 60 стран [10. С.4].

В целом для развития внутренней торговли в рамках ЕАЭС необходима активизация следующих направлений межгосударственного экономического сотрудничества:

1. Целесообразное активное *развитие элементов транспортно-логистической инфраструктуры*, сети скоростных автодорожных и железнодорожных магистралей. Растущий потенциал Китая создает уникальные условия для привлечения транзитных грузопотоков на территорию Республики Беларусь и других стран ЕАЭС [9. С. 107]. В настоящее время для ЕАЭС перспективным направлением является развитие системы глобальных «транспортных колец» как несущей основы транспортной системы ЕАЭС [7. С. 355]; формирование глобальных транспортных узлов в направлениях Европа – Азия, Европа – Северная и Южная Америка, Азия – Северная и Южная Америка; внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий по терминальной системе, мультимодальным и интермодальным перевозкам, создание единой мультимодальной транспортно-логистической компании, осуществляющей экономическую интеграцию транзитных маршрутов за счет альянсов со всеми национальными операторами ЕАЭС; развитие сети многофункциональных придорожных комплексов; объединение объектов придорожного сервиса ЕАЭС в ассоциацию [2. С. 29; 3. С. 33], развитие сетей транспортно-логистических центров, способствующих оптимальному распределению грузопотоков через территорию ЕАЭС, создание сухих портов на базе индустриальных парков и иных элементов инновационной инфраструктуры. В рамках развития транспортной инфраструктуры необходимо повышение уровня контейнеризации,

пакетирования грузов для оптимизации мультимодальных перевозок различными видами транспорта.

2. Цифровизация экономики ЕАЭС. Повышение эффективности таможенных процедур за счет использования инновационно-информационных технологий (блокчейн, геоинформационные системы, элементы интернета вещей, создание центров экспертизы) [6. С. 238]. Необходима активная цифровизация всей системы грузоперевозок, включающей развитие инновационных элементов коммуникационной, транспортной и таможенной инфраструктуры. Примером может служить внедряемая в странах ЕС система смарт-тахографов, позволяющих использовать глобальные навигационные спутниковые системы для автоматической записи данных о местоположении транспортного средства с последующей функцией дистанционного контроля для выявления нарушителей режима труда в общем потоке транспортных средств. В настоящий момент, таможенные службы ЕАЭС внедряют систему цифровой (навигационной) пломбировки грузов, позволяющей оптимизировать процессы пересечения границы и таможенной очистки грузов. Внедрение системы цифрового отслеживания грузов в ЕАЭС упростит процесс цифровизации международных транспортных коридоров Европа-Азия. При этом основная цель — создание единой цифровой системы контроля транзитных грузопотоков в рамках стран ЕАЭС.

3. Активизация работы в области унификации нормативно-правовой базы для государств-членов ЕАЭС: введение преференциальных таможенных тарифов: беспошлинный экспорт в страны-члены ЕАЭС; комплексная поддержка производителей продукции в ЕАЭС при оформлении документации; предоставление преференций в виде уменьшения частоты проверок грузов; ускорение технологического развития научно-промышленных комплексов стран-участниц; реализация политики импортозамещения; наращивание экспорта инновационной промышленной продукции и др.[1. С. 122].

4. Активное строительство многофункциональных придорожных комплексов для обеспечения высокого уровня сервиса на автодорогах ЕАЭС, входящих во второй панъевропейский транспортный коридор (с учетом стратегического значения последнего для развития отношений с Китаем). Придорожный сервис — это уникальный элемент транспортно-логистической инфраструктуры, который призван удовлетворять потребности клиента-человека и обслуживания его транспортного средства в дороге. Необходимо отметить, что придорожный сервис интегрирует три важнейших вида хозяйственной деятельности: транспорт, торговлю и туризм [4. С. 391; 5. С. 266; 9. С. 107]. По уровню услуг сервиса на автодорогах определяется потенциал развития стран, их возможность осваивать и эффективно управлять своими территориальными комплексами.

5. Создание спросо-ориентированных цепочек поставок на основе интегрированных технологических цепочек, представляющих собой формальное или неформальное объединение предприятий ЕАЭС на основе технологической и коммерческой общности интересов. Целью таких

объединений является создание, производство и сбыт технически сложных изделий, требующих серьезного послепродажного обслуживания.

6. Развитие логистики в ЕАЭС. Формирование транснациональных мультимодальных интеграторов на базе крупнейших транспортных компаний. Активное использование элементов логистического аутсорсинга (контрактной логистики и услуг 4PL-провайдеров).

7. Развитие промышленности и единого энергетического комплекса на инновационной основе и за счет общих технологических и кооперационных связей со странами ЕАЭС (нефтепереработка, АПК, ВПК, пищевая промышленность, машиностроение). В настоящий момент происходит глобальная энергетическая трансформация мировой экономической системы, в частности переход на возобновляемые источники энергии (ВИЭ). К 2050 году по прогнозу международного экономического развития от компании «Bloomberg New Energy Finance» на основе солнца и ветра будет вырабатываться около 48% мировой электроэнергии, а объемы ее потребления возрастут на 62%. Подобная тенденция выдвигает новые требования к реализации принципа многофункциональности при строительстве объектов транспортно-логистической инфраструктуры. Например, строительство системы умных дорог (дорога-электростанция, преобразующая энергию давления в электрическую за счет системы инновационных пьезо-генераторов, вмонтированных в покрытие).

8. Рост взаимной торговли между странами-членами за счет снятия барьеров во внешней торговле в ЕАЭС. Для закрепления вышеобозначенных направлений необходимо активно развивать комплексные межгосударственные инновационно-инвестиционные программы и интегрированные платформы в сфере цифровой экономики.

Как свидетельствует комплексная оценка основных показателей развития взаимной торговли ЕАЭС, можно говорить о достаточно высокой эффективности интеграционных процессов. Несмотря на рост напряженности в международных торговых отношениях и замедление глобального экономического роста, внутренний рынок Союза сохранил высокую динамику и имеет значительный потенциал для наращивания оборотов внутренней торговли.

Литература

1. *Господарик Е.Г.* ЕАЭС-2050: глобальные тренды и евразийская экономическая политика: моногр. / Е.Г. Господарик, М.М. Ковалев // Минск: Изд. Центр БГУ. 2015.
2. *Енин Ю.И., Пилютик А.А., Подобед Н.А.* Инновационный менеджмент и маркетинг инноваций // Минск: Право и экономика (серия «Высшее образование»).
3. *Енин Ю.И., Подобед Н.А.* Инновационный менеджмент // Минск: БНТУ. 2015.
4. *Подобед Н.А.* Кластерное развитие придорожного сервиса в Евразийском экономическом союзе / В сборнике «Проблемы развития национальной экономики на современном этапе». Материалы международной научно-практической конференции. М-во обр. и науки РФ; ФГБОУ ВО «Тамб. гос. ун-т им. Г.Р. Державина» // Тамбов: Издательский дом ТГУ им. Г.Р. Державина. 2018. С. 390–400.
5. *Подобед Н.А.* Место и роль белорусского придорожного сервиса в Едином экономическом пространстве / В сборнике «Проблемы социально-экономического развития России на современном этапе». Материалы IX Ежегодной международной

- научно-практической конференции, в 2 ч. Ч. 2. М-во обр. и науки РФ; ФГБОУ ВО «Тамб. гос. ун-т им. Г.Р. Державина» // Тамбов: Издательский дом ТГУ им. Г.Р. Державина. 2017. С. 266–275.
6. *Подобед Н.А.* Транспортно-логистическая инфраструктура Евразийского союза: принципы и факторы эволюционного развития / Н.А. Подобед, Ю. И. Енин // Вес. Нац. акад. наук Беларусі. Сер.гуманит.наук. 2019. Т. 64, № 2. С. 235–241.
 7. *Подобед Н.А.* Формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры в контексте евразийской интеграции / Н.А. Подобед, Ю.И. Енин // Научные труды БГЭУ. 2019. Минск: БГЭУ. С. 351–359.
 8. Статистика ЕАЭС (Доклад “О состоянии взаимной торговли между государствами – членами Евразийского экономического союза в 2018 году») // Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]. 2019. Режим доступа: www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/union_stat/Pages/default.aspx. Дата доступа: 21.02.2019.
 9. *Шелег Н.С., Подобед Н.А.* Формирование системы содействия развитию придорожного сервиса // Белорусский экономический журнал. 2009. № 2. С. 107–118.
 10. *Шимов В.Н.* «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорусский экономический журнал. 2016. № 2. С. 4–14.