

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ¹

IMPROVEMENT OF THE ACTIVITIES OF THE EURASIAN DEVELOPMENT BANK IN MODERN CONDITIONS

P. Alekseev

Summary. Presently, the member states of the Eurasian Development Bank (Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Russia, Tajikistan) experience several economic problems. In particular, the insufficient development of their intra-regional industrial cooperation hinders the development of their national economies, as well as regional integration cooperation within the Eurasian Economic Union (EAEU). The transport infrastructure of the Bank's member states is developed insufficiently, which hinders the use of their transport and transit potential and decreases the sustainability of their economic development. The potential of regional monetary, financial and investment cooperation is used insufficiently, which leads to an increase in risks for economic entities of the member states of the Eurasian Development Bank (EDB). The article indicates that in order to solve these problems, stimulate regional integration cooperation of the EDB member states, it is advisable to use its potential more effectively. The article analyzes the features and trends of regional cooperation between the EDB member states. Obstacles hindering the realization of the EDB's potential are set out, and measures are proposed to improve its activities.

Keywords: Eurasian Development Bank, Eurasian Economic Union, industrial cooperation, transport infrastructure, Eurasian transport framework, monetary and financial, investment cooperation.

Алексеев Петр Викторович

*К.э.н., в.н.с., Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации (г. Москва)
palekseev@fa.ru*

Аннотация. Сегодня государства-участники Евразийского банка развития (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан) испытывают ряд экономических проблем. В частности, недостаточное развитие их внутрирегиональной промышленной кооперации сдерживает развитие их национальных экономик, а также регионального интеграционного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Транспортная инфраструктура государств-участников Банка развития недостаточно, что сдерживает использование их транспортного и транзитного потенциала, ослабляет устойчивость их экономического развития. Потенциал регионального валютно-финансового и инвестиционного сотрудничества используется недостаточно эффективно, что приводит к росту рисков для экономических субъектов государств-участников Евразийского банка развития (ЕАБР). В статье показано, что для решения данных проблем, стимулирования регионального интеграционного сотрудничества государств-участников ЕАБР целесообразно более эффективно использовать его потенциал. В статье проанализированы особенности и тенденции регионального сотрудничества государств-участников ЕАБР. Выявлены препятствия, сдерживающие реализацию потенциала ЕАБР, а также предложены меры по совершенствованию его деятельности.

Ключевые слова: Евразийский банк развития, Евразийский экономический союз, промышленная кооперация, транспортная инфраструктура, евразийский транспортный каркас, валютно-финансовое, инвестиционное сотрудничество.

В последние годы ЕАБР уделяет повышенное внимание финансированию интеграционных инвестиционных проектов в государствах-участниках. Как отмечено в Стратегии ЕАБР на период 2022–2026 гг., «в новом стратегическом периоде ЕАБР сделает акцент на усилении своей роли как банка развития в странах присутствия и сфокусируется на «вращивании» и реализации инвестиционных проектов с ярко выраженным интеграционным эффектом. В этом направлении Банк будет финансировать в первую очередь проекты, создающие длящиеся межстрановые производственные кооперационные цепочки, проекты, создающие

мультипликативные межстрановые и трансграничные эффекты и инфраструктурные проекты. Примерами приоритетных направлений работы в данной сфере станут проекты в области сквозной транспортной инфраструктуры и логистики, водно-энергетического комплекса и цифровой инфраструктуры. Совокупный объем инвестиций Банка за пятилетний период составит 10,9 млрд. долл. США» [1].

В настоящее время приоритетными направлениями инвестиций ЕАБР являются: финансовый сектор (30,0% всех инвестиций), энергетика (19,4%), транспорт

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета.

Таблица 1. Отраслевая структура инвестиционного портфеля ЕАБР в 2017–2022 гг.,%

Отрасли	31.12.2017	31.03.2020	31.03.2022
Финансовый сектор	20,6	16,0	30,0
Транспорт	18,9	19,4	18,4
Энергетика	18,5	18,6	19,4
Горнодобывающая промышленность	16,1	11,6	7,9
Иная инфраструктура	10,3	10,6	8,0
Прочие отрасли	8,9	20,4	2,5
Металлургия	6,6	3,4	0,6
Итого:	100,0	100,0	100,0

Источник: Евразийский банк развития. Цифры и факты. URL: <https://eabr.org/about/facts-and-figures> (дата обращения: 18.05.2022).

(18,4%), иная инфраструктура (8,0%), горнодобывающая промышленность (7,9%) (таблица 1).

Одной из существенных проблем развития ЕАЭС, по мнению Члена Коллегии (министра) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии, академика С.Ю. Глазьева, является неразвитость кооперационных связей его государств-членов [2]. В настоящее время государства-члены ЕАЭС проводят большую целенаправленную работу по развитию промышленной кооперации в рамках Союза. В соответствии со Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции, утверждёнными Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12, запланировано выстраивание эффективной системы управления совместными кооперационными проектами и их финансирования, в том числе путём использования потенциала Евразийского банка развития, Евразийского фонда стабилизации и развития и иных институтов развития, осуществляющих деятельность в Союзе, а также международного финансового центра «Астана» [3].

Хотя инвестиции в отрасли промышленности стран ЕАЭС занимают достаточно высокий удельный вес в структуре инвестиционного портфеля ЕАБР (30,4% на 31 марта 2022 г. [4]), тем не менее его потенциал используется недостаточно эффективно для развития внутрирегиональной промышленной кооперации и интеграции. Это обусловлено, в частности, следующими факторами:

- ◆ сравнительно небольшим размером оплаченного уставного капитала ЕАБР (1,5 млрд. долл. на 31 марта 2022 г.) [4];
- ◆ ограниченным доступом ЕАБР к инструментам получения и размещения ликвидности в национальных валютах стран-членов Банка [5];

- ◆ более высокими процентными ставками по кредитам ЕАБР по сравнению с коммерческими банками и национальными институтами развития стран ЕАЭС [5].

Одним из важнейших направлений развития внутрирегиональной промышленной кооперации государств-членов ЕАЭС является формирование единого цифрового промышленного пространства Союза. В соответствии с п. 4.4.1 Основных направлений промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС, утверждённых Решением Евразийского межправительственного совета от 8 сентября 2015 г. № 9, одним из приоритетных направлений данного сотрудничества определено создание условий для цифровой трансформации промышленности в государствах-членах и формирования единого цифрового пространства промышленности Союза [7].

В целях создания условий для цифровой трансформации промышленности стран ЕАЭС и формирования единого цифрового промышленного пространства Союза Евразийской экономической комиссией разработаны, утверждены и реализуются два базовых документа:

- ◆ Концепция создания евразийской сети промышленной кооперации и субконтрактации (утверждена Решением Совета ЕЭК от 21 декабря 2016 г. № 143);
- ◆ Концепция создания и функционирования евразийской сети трансфера технологий (утверждена Решением Совета ЕЭК от 30 марта 2018 г. № 23)¹.

¹ По мнению экспертов Евразийской экономической комиссии, реализация данных концепций позволит создать экосистему по формированию партнерства, кооперации и субконтрактации, обеспечить вовлечение малых и средних предприятий в производственные цепочки крупных производителей, оптимальную загрузку производственных мощностей, а также стимулирование инновационных процессов путем трансфера

Представляется целесообразным повысить роль ЕАБР в формировании единого цифрового промышленного пространства ЕАЭС. Для этого следует дополнить Приложение к Рекомендации Совета ЕЭК от 3 марта 2017 г. № 2 «О перечне взаимовыгодных направлений кооперационного сотрудничества государств-членов Евразийского экономического союза с учетом целесообразности финансирования соответствующих проектов Евразийским банком развития» пунктом 9 «Создание цифровых сервисов для цифровой трансформации промышленного сотрудничества государств-членов ЕАЭС» [8].

Одним из важнейших направлений деятельности ЕАБР является развитие транспортной инфраструктуры ЕАЭС, которое предусмотрено Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции, утверждёнными Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12. Как отметил Председатель Правительства Российской Федерации М.В. Мишустин на втором Евразийском конгрессе 3 декабря 2021 г., «транспортная инфраструктура важна как для улучшения логистики, быстрой доставки товаров и комфортных путешествий, так и имеет ключевое значение в рамках сопряжения ЕАЭС с китайским проектом «Один пояс–один путь» и создания большого евразийского партнерства. Необходимо сформировать полноценный евразийский транспортный каркас, то есть создать объединенную сеть железнодорожной, автодорожной, морской, речной и авиационной инфраструктуры Евразии» [9]. В этой связи особенно важное значение имеет формирование Единого транспортного пространства (ЕТП) ЕАЭС, которое предусмотрено Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. В соответствии со ст. 86 Договора, в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование ЕТП на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Формирование ЕТП осуществляется посредством поэтапного создания к 2025 г. общего рынка транспортных услуг (ОРТУ). Вопросы дальнейшей интеграции в сфере естественных монополий и сфере

технологий, возможности продвижения продукции субъектов промышленности на рынки третьих стран с использованием международных цифровых экосистем. Евразийская сеть предоставит доступ к территориально распределенному набору сервисов государств-членов, в том числе за счет включения сервисов кооперации и субконтрактации, трансфера технологий национальных компонентов, и большому объему консолидированной информации, необходимой для ведения хозяйственной деятельности и обеспечивающей поддержку промышленной кооперации и трансфера технологий. (В ЕАЭС будет реализован проект «Евразийская сеть промышленной кооперации, субконтрактации и трансфера технологий». URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/16-05-2019-1.aspx>. Дата обращения: 18.05.2022).

транспорта закреплены в разделах XIX «Естественные монополии» и XXI «Транспорт» Договора о ЕАЭС [10].

В настоящее время наиболее перспективным направлением развития транспортной инфраструктуры в Евразии является формирование международных цифровых транспортных коридоров (ЦТК)¹. Эта цель определена в качестве одной из приоритетных в Решении Высшего Евразийского экономического совета от 11 октября 2017 г. № 12 «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года» [6].

Для успешного формирования ЕТП ЕАЭС, эффективной реализации транспортного и транзитного потенциала Союза целесообразно акцентировать внимание на следующих направлениях:

1. Проработка вопроса о целесообразности унификации законодательства государств-членов ЕАЭС, регламентирующего вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
2. Разработка единого понятийного аппарата, применяемого в законодательстве государств-членов ЕАЭС, регламентирующем вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
3. Проработка вопроса о целесообразности заключения международных договоров в рамках Союза, регулирующих вопросы транспортного сообщения между государствами-членами.
4. Продолжение формирования общего рынка транспортных услуг путем устранения оставшихся ограничений и изъятий в транспортной сфере ЕАЭС.
5. Обоснование целесообразности разработки единой стратегии создания евразийских цифровых транспортных коридоров.

В интересах повышения роли ЕАБР в формировании цифровых транспортных коридоров ЕАЭС следует дополнить Приложение к Рекомендации Совета Евразийской экономической комиссии от 3 марта 2017 г. № 2 «О перечне взаимовыгодных направлений кооперационного сотрудничества государств-членов Евразийско-

¹ Цифровой транспортный коридор, согласно определению, данному экспертами, — это гетерогенная информационно-сервисная цифровая платформа, интегрирующая информационные ресурсы участников международного транспортного коридора и формирующая вокруг него доверительное информационное пространство с целью цифровизации и повышения эффективности сквозных бизнес-процессов в трансконтинентальных цепочках поставок, оптимизации использования инфраструктуры и транспортных средств международного транспортного коридора, а также предоставления комплекса информационно-справочных, аналитических, управленческих и платежных услуг (реферат НИР «Концептуальный проект создания экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза». С. 20. URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 18.05.2022).

го экономического союза с учетом целесообразности финансирования соответствующих проектов Евразийским банком развития» пунктом 10 «Формирование цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза» [11].

По мнению экспертов ЕАБР, перспективным направлением развития транспортной инфраструктуры Евразии может стать развитие мультимодального международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг», который связывает Россию, Казахстан, Армению и страны Скандинавии с государствами Центральной Азии, Персидского залива и Индийского океана. Коридор включает инфраструктуру железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта, морские порты на Каспии (Астрахань, Оля, Махачкала, Баку, Алят, Актау, Курык, Туркменбаши, Энзели, Ноушехр, Амирабад), порты Персидского залива (Бендер-Аббас и Чабахар), автомобильные и железнодорожные пункты пропуска, а также международные аэропорты [12]. Юридической базой создания коридора «Север–Юг» является Соглашение Правительства Российской Федерации, Правительства Республики Индия, Правительства Исламской Республики Иран и Правительства Султаната Оман от 12 сентября 2000 г. «О международном транспортном коридоре «Север–Юг» [13].

По мнению экспертов ЕАБР, главным преимуществом МТК «Север–Юг» перед другими маршрутами, в том числе перед морским маршрутом через Суэцкий канал, является значительное сокращение временных затрат на осуществление перевозок. Так, срок доставки грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург по традиционному маршруту, проходящему через Суэцкий канал, составляет от 30 до 45 дней. При этом срок доставки грузов из Мумбаи в Россию по сухопутному маршруту МТК «Север–Юг» составляет от 15 до 24 дней. Доставка грузов по Восточной ветви коридора, проходящей через Казахстан и Туркменистан, сокращает срок доставки до 15–18 дней. После ввода в эксплуатацию железнодорожного участка Астара–Решт на территории Ирана время доставки грузов по МТК «Север–Юг» дополнительно сократится. Сокращение срока доставки будет способствовать повышению показателей оборачиваемости капитала и рентабельности производителей товаров, росту объемов грузоперевозок, промышленного производства и ВВП стран, участвующих во внешней торговле [12]. Кроме того, транзитные перевозки являются значительным источником доходов для транспортных и логистических компаний, бюджетов разного уровня, а также оказывают мультипликативное влияние на различные отрасли национальной экономики. С транзитом тесно связана деятельность таможенного, страхового, складского, топливно-энер-

гетического производства, других сопряженных секторов экономики. Транзит способствует развитию экономики прилегающих к транзитным путям территорий [14]. Согласно прогнозу ЕАБР (базовый сценарий), при принятии мер по развитию МТК «Север–Юг», общий объем контейнерных перевозок грузов по нему может увеличиться с 20,9 тыс. ДФЭ¹ в 2020 г. до 325,4 тыс. ДФЭ в 2030 г. (в 15,6 раз) [12].

По мнению экспертов ЕАБР, целесообразно сосредоточить усилия на следующих направлениях развития МТК «Север–Юг»:

- ◆ завершение строительства и ввод в эксплуатацию железнодорожного участка Астара–Решт на территории Ирана;
- ◆ сопряжение МТК «Север–Юг» с широтным железнодорожным коридором БТК (Баку–Тбилиси–Карс);
- ◆ сопряжение МТК «Север–Юг» через железнодорожный коридор БТК с МТК «ТРАСЕКА»²;
- ◆ сопряжение МТК «Север–Юг» в северной части с широтным МТК «Транссиб» через железнодорожный коридор № 1 Организации сотрудничества железных дорог³, обеспечивающий основной выход через Республику Беларусь на Литву, Польшу, Германию;
- ◆ внедрение интеллектуальных транспортных систем и цифровизация международных мультимодальных перевозок и логистики с использованием электронных накладных CIM/CMGS и CMR, электронных книжек e-TIR, электронных навигационных пломб и глобальных спутниковых навигационных систем (ГЛОНАСС, GPS и Beidou) [12].

В этой связи представляется целесообразной разработка форм и механизмов участия ЕАБР в реализации вышеприведенных направлений развития МТК «Север–Юг».

¹ ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент, англ. TEU) — условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов и вместимости грузовых транспортных средств. Эквивалентна размерам ISO-контейнера длиной 20 футов (6,1 м) и высотой от 1,3 до 2,9 м.

² Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА» (TRACECA, Transport corridor Europe Caucasus Asia) — маршрут, связывающий Восточную Европу с Центральной Азией через Чёрное море, Кавказ и Каспийское море (Аналитический доклад Евразийской экономической комиссии «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов». М.: ЕЭК, 2019. С. 20. URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 18.05.2022)).

³ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) — межправительственная организация, созданная в 1956 г. с целью сотрудничества государств-членов в сфере железнодорожного транспорта. По состоянию на 18 мая 2022 г., членами ОСЖД являются 29 государств (Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 19.05.2022)).

В условиях обострения угрозы отключения банков России и других подпавших под санкционный режим стран от международной системы передачи финансовых сообщений SWIFT возрастают риски платежного кризиса на евразийском пространстве. В этой связи большое значение приобретает развитие общего платежного пространства (ОПП) ЕАЭС, предусмотренное Концепцией формирования ОФР ЕАЭС. На проходившем в Санкт-Петербурге 6 декабря 2018 г. заседании Высшего Евразийского экономического совета Президент Российской Федерации В.В. Путин предложил проработать вопрос о создании в ЕАЭС общей расчетной инфраструктуры с использованием современных финансовых технологий. Это позволило бы, по его мнению, «повысить устойчивость национальных платежных систем наших стран, сделав их менее зависимыми от доллара и других иностранных валют. Это в прямом смысле слова повышение экономического суверенитета» [15]. В связи с этим в 2019 г. ЕАБР была введена в действие расчётно-клиринговая система (РКС) в национальных валютах государств-участников ЕАБР. По словам заместителя Председателя Правления ЕАБР А.А. Крайнего, «важнейшей особенностью системы является возможность её использования для расчетов в национальных валютах, минуя SWIFT и конвертацию переводимых средств в доллары США. Создание РКС способствует решению вопроса по формированию в ЕАЭС общей расчетной инфраструктуры с использованием современных финансовых технологий, и национальных платежных систем, и снижения зависимости от доллара и других иностранных валют» [16]. По словам Председателя Правления ЕАБР Н.Р. Подгузова, «в ЕАБР разработана и успешно функционирует система расчетно-клирингового обслуживания, которая позволяет в ЕАЭС осуществлять расчеты в национальных валютах напрямую по всем парам, минуя международные расчетные системы. Система позволяет реализовать концепцию «банк для банков», когда зарегистрированные в нашей системе банки могут осуществлять расчеты напрямую по валютным парам стран ЕАЭС. Эта инфраструктура развивается, по денежным потокам есть положительная динамика, но пока система не столь популярна и потоки не так велики, как хотелось бы. Мы работаем над её продвижением» [17].

По нашему мнению, в целях развития данной системы, повышения её роли в мировой экономике и финансах необходимо обеспечить повышение её надёжности и эффективности, а также расширение круга участников.

Одной из основных проблем деятельности ЕАБР является сравнительно небольшой размер оплаченного уставного капитала (1,5 млрд. долл. на 31 марта 2022 г. [4]). С целью увеличения капитала ЕАБР ставит задачу изучить

возможность самостоятельного привлечения дополнительных средств, в том числе через выпуск субординированных долговых инструментов в объеме порядка 300 млн. долл. США [1]. Наряду с этим, для увеличения уставного капитала ЕАБР целесообразно рассмотреть вопрос о включении в состав его акционеров стран СНГ, БРИКС, Ирана, Турции, Вьетнама и других стран.

Резюмируя вышесказанное, целесообразно акцентировать внимание на следующих направлениях совершенствования деятельности Евразийского банка развития:

1. В целях развития внутрирегиональной промышленной кооперации и интеграции государств-членов ЕАЭС дополнить Приложение к Рекомендации Совета ЕЭК от 3 марта 2017 г. № 2 «О перечне взаимовыгодных направлений кооперационного сотрудничества государств-членов Евразийского экономического союза с учетом целесообразности финансирования соответствующих проектов Евразийским банком развития» пунктом 9 «Создание цифровых сервисов для цифровой трансформации промышленного сотрудничества государств-членов ЕАЭС».
2. Проработка вопроса о целесообразности унификации законодательства государств-членов ЕАЭС, регламентирующего вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
3. Разработка единого понятийного аппарата, применяемого в законодательстве государств-членов ЕАЭС, регламентирующем вопросы функционирования отдельных видов транспорта.
4. Проработка вопроса о целесообразности заключения международных договоров в рамках Союза, регулирующих вопросы транспортного сообщения между государствами-членами.
5. Продолжение формирования общего рынка транспортных услуг путем устранения оставшихся ограничений и изъятий в транспортной сфере ЕАЭС.
6. Обоснование целесообразности разработки единой стратегии создания евразийских цифровых транспортных коридоров.
7. В интересах повышения роли ЕАБР в формировании цифровых транспортных коридоров ЕАЭС дополнить Приложение к Рекомендации Совета Евразийской экономической комиссии от 3 марта 2017 г. № 2 «О перечне взаимовыгодных направлений кооперационного сотрудничества государств-членов Евразийского экономического союза с учетом целесообразности финансирования соответствующих проектов Евразийским банком развития» пунктом 10 «Формирование цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза».

8. Разработка форм и механизмов участия ЕАБР в реализации вышеприведенных направлений развития МТК «Север–В целях развития расчётно-клиринговой системы ЕАБР, повышения её роли в мировой экономике и финансах обеспечить повышение её надёжности и эффективности, а также расширение круга участников.
9. В целях развития расчётно-клиринговой системы ЕАБР, повышения её роли в мировой экономике и финансах обеспечить повышение её надёжности и эффективности, а также расширение круга участников.
10. В интересах увеличения уставного капитала ЕАБР рассмотреть вопрос о включении в состав его акционеров стран СНГ, БРИКС, Ирана, Турции, Вьетнама и других стран.
- Реализация данных мер окажет содействие достижению ЕАБР его стратегической цели — усилению его уникальной роли как одного из основных банков развития в евразийском регионе и «вращиванию» и реализации трансграничных инвестиционных проектов с ярко выраженным интеграционным эффектом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Реализация данных мер окажет содействие достижению ЕАБР его стратегической цели — Стратегия Евразийского банка развития на период 2022–2026 гг. М.: ЕАБР, 2021. URL: <https://eabr.org> (дата обращения: 18.05.2022).
2. Доклад академика С.Ю. Глазьева «О стратегических направлениях развития ЕАЭС» от 25 февраля 2020 г. URL: <https://glazev.ru> (дата обращения: 18.05.2022).
3. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции на период до 2025 года (утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12). URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения: 18.05.2022).
4. Евразийский банк развития. Цифры и факты. URL: <https://eabr.org/about/facts-and-figures> (дата обращения: 18.05.2022).
5. Тюлебеков Т.Б. Евразийский банк развития как один из инструментов региональной интеграции на постсоветском пространстве // Актуальные научные исследования в современном мире. 2019. № 11.
6. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 11 октября 2017 г. № 12 «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года». URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения: 18.05.2022).
7. Решение Евразийского межправительственного совета от 8 сентября 2015 г. № 9 «Об основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза» (с изменениями и дополнениями). URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения: 18.05.2022).
8. Пищик В.Я., Алексеев П.В. Роль Евразийского банка развития в международной промышленной кооперации государств-членов ЕАЭС // Экономические науки. 2020. № 10.
9. Михаил Мишустин рассказал о направлениях развития ЕАЭС. 03.12.2021. URL: <https://rg.ru/2021/12/03/mihail-mishustin-rasskazal-o-napravleniih-razvitiia-eaes.html> (дата обращения: 18.05.2022).
10. Договор о ЕАЭС от 29 мая 2014 г. (с изменениями и дополнениями). URL: <https://docs.eaeunion.org> (дата обращения: 18.05.2022).
11. Алексеев П.В. Роль Евразийского банка развития в формировании Единого транспортного пространства ЕАЭС // Экономические науки. 2021. № 1.
12. Доклад ЕАБР № 21/5 «Международный транспортный коридор «Север–Юг»: создание транспортного каркаса Евразии». М.: ЕАБР, 2021. URL: <https://eabr.org> (дата обращения: 18.05.2022).
13. Соглашение Правительства Российской Федерации, Правительства Республики Индия, Правительства Исламской Республики Иран и Правительства Султаната Оман от 12 сентября 2000 г. «О международном транспортном коридоре «Север–Юг». URL: <https://docs.cntd.ru> (дата обращения: 18.05.2022).
14. Вардомский Л.Б. Евразийская интеграция и транзит // Белорусский экономический журнал. 2018. № 3.
15. Single payment system, common markets for oil and gas in the center of attention of the leaders of the EEU. 06.12.2018. URL: <https://www.1tv.ru/news> (дата обращения: 18.05.2022).
16. В ЕАБР создана расчётно-клиринговая система в национальных валютах. 21.12.2018. URL: <https://eabr.org> (дата обращения: 18.05.2022).
17. Интервью Председателя Правления ЕАБР Н.Р. Подгузова газете «Ведомости». 22.04.2021. URL: <https://www.vedomosti.ru> (дата обращения: 18.05.2022).

© Алексеев Петр Викторович (palekseev@fa.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»