



Institutional Changes In The Eaeu And Their Impact On Logistics And Economic Indicators Of The China-Belarus Industrial Park “Great Stone”

Shuheng Yang*, N.V. Zhudro

Belarusian State Technological University, Minsk, Belarus

KEYWORDS

*Eurasian Economic Union;
cross-border logistics;
innovative transport solutions;
adaptation strategies*

ABSTRACT

This study analyzes the impact of institutional and policy changes within the Eurasian Economic Union (EAEU) on the logistics and adaptation strategies of the China-Belarus Industrial Park “Great Stone.” The dynamics of the park’s economic and financial indicators for the period 2018 – 2024—including revenue, exports, imports, trade balance, employment, and productivity—demonstrate its adaptation to the evolving institutional environment. Policy changes, including tariff preferences, digitalization of procedures, and diversification of routes, contribute to reducing logistics costs and enhancing the resilience of transport chains. Based on the analysis, strategic recommendations are developed to optimize logistics systems and improve the park’s competitiveness

ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе развития Евразийский экономический союз (ЕАЭС), основанный в 2015 году, переживает значительные институциональные и политические трансформации. Цель этих изменений — переход от базовой модели торговой интеграции к созданию комплексного экономического пространства. Эти процессы, включая унификацию таможенных тарифов, гармонизацию технических регламентов и развитие цифровых платформ, оказывают прямое воздействие на трансграничные логистические системы[1]. Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» выступает ключевым логистическим узлом в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и является идеальным объектом для изучения влияния этих преобразований[3].

В ходе исследования проведен системный анализ институциональных и политических изменений в рамках ЕАЭС, а также их воздействия на функционирование логистических систем парка «Великий камень»[2]. Исследование нацелено на выявление основных препятствий, связанных с инфраструктурными и

геополитическими факторами, а также на разработку моделей оптимизации и адаптационных стратегий. Для иллюстрации влияния институциональных изменений ЕАЭС на экономические и финансовые показатели парка были собраны данные за 2018–2024 гг., представленные на рисунках 1 и 2. Эти графики визуально демонстрируют динамику выручки, экспорта, импорта, сальдо внешней торговли, занятости, производительности, маржинальности, налоговой нагрузки и доли экспорта в выручке, что позволяет сопоставить институциональные изменения с реальными результатами деятельности парка.

1.Предпосылки и трансформация институциональной политики ЕАЭС

С момента своего создания ЕАЭС последовательно эволюционировал, переходя от унификации внешнеторговых процедур к более глубоким интеграционным процессам. Эти изменения включают в себя усиление промышленной кооперации, отраженное в стратегии 2022 года по созданию устойчивых транснациональных цепочек добавленной стоимости в

* Corresponding author. E-mail address: shuhengyang2020@163.com

машиностроении и агропромышленном секторе. Одновременно происходит углубление финансовой интеграции, с планами по созданию единой платёжной инфраструктуры к 2025 году, что минимизирует валютные риски и открывает возможности для альтернативных механизмов расчётов[4].

Эта эволюция формирует новую операционную среду для трансграничных проектов, таких как Китайско-Белорусский индустриальный парк. Упрощение логистических процедур и унификация регуляторных рамок повышают конкурентоспособность региона, демонстрируя переход ЕАЭС к многоуровневой институциональной модели, которая способна конкурировать с другими интеграционными объединениями (смотрите Табл. 1). (Приложение 1.)

2.Логистические вызовы и адаптационные стратегии Китайско-Белорусского индустриального парка

Парк «Великий камень» занимает уникальное географическое положение в центре ЕАЭС, выполняя двойную роль: трансконтинентального логистического узла и точки сопряжения экономик с наднациональными регуляторами [4]. Несмотря на мультимодальную инфраструктуру, парк сталкивается с ограничениями: инфраструктурно-технической асимметрией (разница в ширине железнодорожной колеи) и geopolитическими факторами (санкции, снизившие пропускную способность порта Клайпеда) [4]. Для преодоления этих проблем правительство Беларуси модернизирует логистические цепочки, включая развитие грузового терминала в аэропорту «Минск» [6].

Изменения в политике ЕАЭС стимулируют парк к стратегической перестройке, смещая его логистику к гибридной модели адаптивных цепочек поставок.

Анализ показывает многоплановое влияние:

Тарифные льготы ЕАЭС привели к снижению издержек на сырьё на 12–15% [7].

Цифровизация (система «единого окна», «зелёный коридор») сокращает время оформления.

Диверсификация маршрутов через ИТК «Север–Юг» снижает geopolитические риски [8].

Новые регуляторные требования по сертификации и фитосанитарному контролю создают издержки, требуя

создания на базе парка центра сертификации[5].

Таким образом, логистика в «Великом камне» превращается в институциональную платформу, что требует формирования управляющих структур новых компетенций, объединяющих техническую, нормативную и цифровую экспертизу (Смотрите Табл. 2). (Приложение 2.)

На рисунке 1 представлены ключевые экономические показатели деятельности Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень» за период 2018–2024 гг. В графиках показаны динамика выручки, объемы экспорта и импорта, сальдо внешней торговли, численность работников, производительность и темпы роста. Данные позволяют визуально оценить изменения основных показателей парка на протяжении исследуемого периода, отражая общую экономическую активность и развитие инфраструктуры. (Приложение 3.)

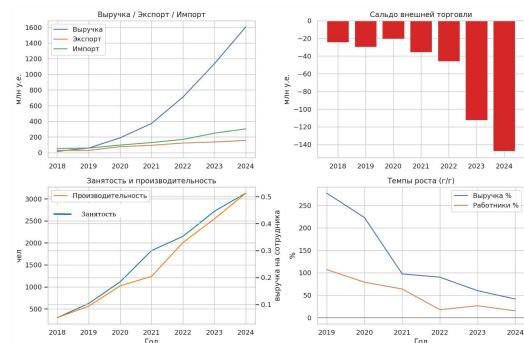


Рис. 1.Экономические показатели парка «Великий камень» (2018–2024 гг.)

Стратегии адаптации и векторы перспективного развития

*Источник: разработано автором на основе данных национального статистического комитета Республики Беларусь[10]

Для обеспечения долгосрочной устойчивости парка необходимо перейти к проактивной модели развития, которая включает комплекс мер по следующим направлениям:

1. Трансформация транспортной архитектуры - необходимо дальнейшее развитие мультимодальной сети и создание интермодальных хабов для снижения издержек и повышения устойчивости [10].
2. Цифровая трансформация - парк должен стать архитектором логистических платформ, используя технологии блокчейн, ИИ и предиктивную аналитику для оптимизации процессов[11].

3. Институциональная координация - важно установить постоянное взаимодействие с регуляторами ЕАЭС для достижения взаимного признания инспекций и участия в разработке логистических стандартов [12].
4. Развитие специализированных услуг - необходимо расширять инфраструктуру для логистики с высокой добавленной стоимостью, включая температурный контроль и долгосрочное хранение.
5. Экологическая логистика - учитывая тенденции к углеродному регулированию, парк должен инвестировать в «зеленую» инфраструктуру и системы расчёта углеродного следа.

Рисунок 2 иллюстрирует ключевые финансовые и операционные аспекты функционирования парка, включая эффективность и структуру доходов, нагрузку на бюджет и соотношение импортных операций к выручке. Эти показатели помогают понять общую динамику экономической деятельности парка в условиях меняющейся институциональной среды ЕАЭС.

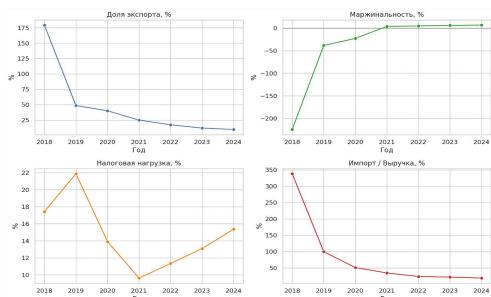


Рис. 2. Финансовые и операционные показатели парка «Великий камень» (2018–2024 гг.)

*Источник: разработано автором на основе данных национального статистического комитета Республики Беларусь[10]

Заключение

Проведенный анализ показывает, что институциональные изменения в политике ЕАЭС формируют новую логистическую парадигму для Китайско-Белорусского индустриального парка. Адаптация парка проявляется через три ключевых направления: снижение логистических издержек с использованием тарифных льгот и инфраструктурной оптимизации, цифровизация и автоматизация процессов, а также диверсификация транспортных маршрутов для снижения геополитических рисков. Эти меры обеспечивают устойчивость и конкурентоспособность

парка, позволяя ему выполнять роль стратегического транзитного узла в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Анализ подтверждает, что применение тарифных льгот, цифровизация и диверсификация маршрутов способствовали росту выручки, стабильности внешней торговли, увеличению занятости и производительности, а также улучшению финансовых показателей парка. Эти изменения демонстрируют эффективность адаптационных стратегий в условиях институциональных трансформаций ЕАЭС.

ЛИТЕРАТУРА

1. Moga, I., Gorbunova, L., Denisova, A., Pizhurina, E., & Presnova, I. (2023). Constraining and pushing factors of integration of the Eurasian Economic Union in the context of the latest challenges of the global economy. *The Eurasian Scientific Journal*. <https://goo.su/zpDnsNW>
2. Kamalyan, A., Tsybul'nik, L., & Pak, A. (2022). Industrial policy of Eurasian Economic Union. *World Economy and International Relations*. <https://goo.su/xdNr5>
3. Kasyanov, R., & Kriger, A. M. (2020). Towards single market in financial services: Highlights of the EU and the EAEU financial markets regulation. *Russian Law Journal*. <https://goo.su/1qwly>
4. Czerewacz-Filipowicz, K. (2019). The Eurasian Economic Union as an element of the Belt and Road Initiative. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe*, 22, 23–37. <https://goo.su/LeuqjoG>
5. Garbuzarova, E. (2019). Cooperation between the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: Benefits, risks, achievements. *Post-Soviet Issues*. <https://www.postsovietarea.com/jour/article/view/182>
6. Zhao, H. (2025). China and Belarus' high-quality collaboration in the Belt and Road Initiative: Achievements, challenges, and prospects. *Chinese Journal of Slavic Studies*, 0. <https://goo.su/V0Un>
7. Givargizova, L. (2022). China's customs and tariff policy and prospects for a full-fledged FTA between the EAEU and China. *Economic Problems and Legal Practice*. <https://hum-ecol.ru/2541-8025/article/view/545936>
8. Mamedov, I. B. (2021). Caspian vector of the EAEU transport and logistics policy. *Outlines of Global*



- Transformations: Politics, Economics, Law. <https://goo.su/RgHf6Nm>
9. Drozdova, M. (2024). Current issues of international legal regulation of the convergence of transport and logistics systems within the EAEU. Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. <https://goo.su/dbp4ua>
10. Национальный статистический комитет Республики Беларусь. (n.d.). Основные показатели деятельности резидентов Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень».
11. Qu, T. (2024). Study on the development of interregional synergistic construction (taking the China-Belarus Industrial Park and the International
- Land Port of Gansu as examples). Management Sciences. <https://goo.su/zwr6K>
12. Dai, J. (2020). Evaluation method of logistics transportation efficiency of port enterprises based on game model. Journal of Coastal Research, 103, 609–613. <https://goo.su/jWHRF>
13. Mao, Y., Li, Y., Xu, D., Wu, Y., & Cheng, J. (2022). Sustainability. <https://goo.su/VZkP>

Институциональные Изменения ЕАЭС и Их Влияние на Логистику и Экономические Показатели Китайско-Белорусского Индустриального Парка «Великий камень»

Shuheng Yang*, N.V. Zhudro

Строительные материалы и технология строительства, Белорусский национальный технический университет, 220013, Минск, Беларусь

В данном исследовании анализируется влияние институциональных и политических изменений ЕАЭС на логистику и стратегии адаптации Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень». Динамика экономических и финансовых показателей парка за 2018–2024 гг., включая выручку, экспорт, импорт, сальдо внешней торговли, занятость и производительность, демонстрирует адаптацию к изменяющейся институциональной среде. Изменения в политике, включая тарифные льготы, цифровизацию процедур и диверсификацию маршрутов, способствуют снижению логистических издержек и повышению устойчивости транспортных цепочек. На основе анализа разработаны стратегические рекомендации по оптимизации логистических систем и повышению конкурентоспособности парка.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, трансграничная логистика, инновационные транспортные решения, стратегии адаптации.

(Приложение 1)

Таблица 1-Институциональная эволюция ЕАЭС и её воздействие на логистические стратегии парка «Великий камень»

Аналитическая категория	Характеристика
Интеграционно-институциональный контекст	Эволюция ЕАЭС от базовой модели тарифной интеграции к многоуровневой институциональной платформе: формирование промышленной синергии и подготовка к финансовой конвергенции



Текущая логистическая конфигурация	Формирование мультимодальной логистической инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь»; институциональные ограничения: нормативная фрагментация, цифровой разрыв
Системное воздействие интеграционной политики	Повышение регуляторной плотности; усиление межстрановой интероперабельности; изменение экономических стимулов в логистических цепочках
Адаптационные механизмы (тактический уровень)	Внедрение цифровых решений в трансграничную логистику (интеграция с ИИС ЕАЭС, технологии «одного окна», e-CMR); реструктуризация логистических маршрутов в реальном времени
Адаптационные механизмы (стратегический уровень)	Разработка институционально совместимых стандартов логистического обслуживания; инвестиции в человеческий капитал и компетенции в области ВЭД и цифровой логистики
Институциональная ответная стратегия парка	Моделирование сопряжения с союзной нормативной средой; участие в формировании наднациональной логистической архитектуры; углубление координации с органами ЕАЭС

(Приложение 2.)

Таблица 2-Влияние политики ЕАЭС на логистические операции и адаптационные ответы индустриального парка «Великий камень»

Политический механизм ЕАЭС	Институциональный эффект	Логистический результат	Адаптационный ответ парка
Тарифные льготы на промышленное оборудование [7]	Удешевление трансграничных закупок для производственного сектора	Снижение себестоимости логистических операций на 12–15%	Пересмотр структуры поставок, переориентация закупочных маршрутов
Внедрение системы «единого окна»	Цифровизация процедур, сокращение административной нагрузки	Снижение времени оформления и транзитных задержек	Интеграция с ИИС ЕАЭС, автоматизация документооборота
Установление «зелёного коридора» для ЖД-грузов	Создание приоритетного режима транзита	Рост объёма ЖД-перевозок; сокращение времени в пути	Расширение ЖД-терминалов, подключение к новым маршрутам Китай–ЕАЭС–ЕС
Подключение к ИТК «Север–Юг» [8]	Диверсификация географии логистики и снижение geopolитических рисков	Расширение вектора поставок в направлении Ближнего Востока и Индии	Перенастройка транспортной логистики, развитие экспортной компетенции
Новые правила сертификации происхождения товаров [9]	Рост издержек и удлинение процедур по проверке происхождения	Краткосрочное удорожание и снижение темпов цепочек поставок	Создание центра сертификации на базе парка, юридическая и нормативная адаптация
Реформа фитосанитарного и карантинного контроля	Ужесточение правил по агропродукции	Колебания в использовании холодовой логистики	Введение буферных складов, усиление стандартов холодовой цепи хранения