

ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ И АСЕАН: ОЦЕНКА ВЗАИМОДОПОЛНЯЕМОСТИ

ЯРОСЛАВ ЛИСОВОЛИК

Евразийский банк развития, Алматы, Казахстан

Резюме

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) представляют собой интеграционные блоки, принципиально различающиеся с точки зрения географической конфигурации, прежде всего по отношению к континентальным и морским (океаническим) пространствам. ЕАЭС – уникальное по своей континентальности объединение, в рамках которого ни одна страна (кроме России) не имеет выхода к морю, тогда как АСЕАН выступает одной из самых океанических группировок в мире (из 10 стран-членов данной группировки только Лаос не имеет выхода к морю). Различия в геоэкономике ЕАЭС и АСЕАН оказываются не препятствием, а скорее фактором взаимодополняемости, способным усилить потенциальные дивиденды от интеграции двух блоков. Для АСЕАН партнерство с ЕАЭС предлагает возможность более глубокого проникновения в относительно закрытый и труднодоступный регион, тогда как для стран ЕАЭС экономический союз с АСЕАН позволяет преодолеть ограничения континентального расположения, использовать альянсы с компаниями стран Ассоциации в качестве платформы для интеграции в мировую экономику, выхода на быстрорастущие азиатские рынки и оптимизации транспортных издержек. Географический фактор во взаимоотношениях АСЕАН и ЕАЭС является аргументом в пользу создания конкурентоспособной транспортно-логистической системы, опосредующей товарные потоки между Юго-Восточной Азией и Европой. В результате сотрудничество ЕАЭС-АСЕАН можно рассматривать как гибридное континентально-океаническое партнерство, в рамках которого не только возникают позитивные торговые и инвестиционные эффекты, но присутствует и транспортно-логистическая взаимодополняемость. Формирование коалиции двух различных по своей геоэкономике блоков потенциально способно обогатить экономический потенциал каждого из них.

Ключевые слова:

ЕАЭС; АСЕАН; геоэкономика; интеграционные блоки; зона свободной торговли; инвестиционный альянс; конкурентоспособность.

«“Торгашеская” Англия, как он её называл, оказалась защитницей мировой свободы. Получилась роковая для него схема: смертный поединок между Англией – морем – свободой, с одной стороны, и Наполеоном – сушей – равенством».

Д.С. Мережковский, 1927 г.

В 2010-х годах зарождение трансокеанических коалиций (таких, как Транстихоокеанское партнерство ТТП и Трансатлан-

тическое торговое и инвестиционное партнерство ТТИП)¹, а также отставание России в оформлении региональных пре-

¹ Несмотря на негативное воздействие позиции администрации Трампа на ход интеграции в рамках ТТП и ТТИП, в среднесрочной перспективе вполне возможен возврат к продвижению данных инициатив, что вновь поставит евразийский регион перед вызовами конкуренции с трансокеаническими интеграционными проектами.

ференциальных соглашений, поставили Москву перед перспективой сокращения торговых и инвестиционных потоков. Обострилась потребность в активизации интеграционного сотрудничества как со странами ближнего зарубежья, так и с ключевыми игроками в Азии. После подписания соглашения о ТТП Москва выступила с чередой заявлений о приоритетных направлениях выстраивания торгово-экономического сотрудничества за пределами постсоветского пространства. В декабре 2015 г. В.В. Путин призвал к созданию альянсов между Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС) и странами АСЕАН, а также государствами-членами Шанхайской организации сотрудничества². Ранее, в ноябре того же года, первый заместитель председателя правительства И.И. Шувалов объявил о планах создания зоны свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС и Сингапура³. В январе 2016 г. министр промышленности и торговли России Д.В. Мантуров анонсировал возможность формирования ЗСТ между евразийским интеграционным объединением и Индонезией⁴.

Общий вектор обозначенных интересов – Восток и в первую очередь страны АСЕАН. Заключение торгово-экономических соглашений с ними рассматривается не только с точки зрения укрепления позиций в Юго-Восточной Азии, но и как инструмент развития взаимодействия с формирующимися торговыми мегаблоками. Страны АСЕАН, будучи вовлеченными в растущее число интеграционных проектов, становятся важнейшим проводником к сотрудничеству с такими возможными и уже реализующимися проектами, как Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство (ВРЭП), ТТП и АТЭС. Взаимодействие с ними может развиваться за счет наращивания двусторонних связей с от-

дельными государствами-членами АСЕАН. Первым шагом в этом направлении стала ЗСТ между ЕАЭС и Вьетнамом. Наряду с двусторонними альянсами, необходима и стратегия сотрудничества со всей Ассоциацией стран Юго-Восточной Азии. Дивиденды от партнерства с ней не ограничиваются только областью торговых и инвестиционных преференций, но имеют и геоэкономические последствия, способствуя выходу ЕАЭС на океанический «оперативный простор», позволяющий преодолеть ограничения ее континентальности. Оценка взаимодействия евразийского объединения и АСЕАН с точки зрения такой стратегической перспективы стала целью настоящей работы.

1

АСЕАН и ЕАЭС представляют собой интеграционные блоки, принципиально различающиеся с точки зрения географической конфигурации, прежде всего их отношения к континентальным и морским (океаническим) пространствам. ЕАЭС – уникальное по своей *континентальности* объединение, в котором ни одна страна, кроме Российской Федерации, не имеет выхода к морю. Экономическое развитие евразийских обществ на протяжении веков и даже тысячелетий было связано с поиском путей выхода к морским побережьям. Этот поиск, в частности, сыграл ведущую роль в становлении Древнерусского государства (Киевской Руси). Его укрепление обеспечивалось контролем над торговым путём «из варяг в греки», соединяющим Балтику и континентальные районы Древней Руси с черноморским регионом. В свою очередь, Волжский торговый путь связывал Балтику с Каспием; Шелковый путь пролегал из Восточной Азии (прежде всего Китая) в Средиземноморье. И Древняя

² Путин выступил за создание экономического партнерства стран ЕАЭС, ШОС и АСЕАН. Информационное агентство России ТАСС. 03.12.2015. URL: <http://tass.ru/ekonomika/2495153>

³ Россия и Сингапур начнут консультации по созданию ЗСТ. Интерфакс. 17.11.2015. URL: <http://www.interfax.ru/business/479838>

⁴ ЕАЭС проработает возможность создания зоны свободной торговли с Индонезией. ПроВЭД. 08.01.2016. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/economics/customs-union/31209-eees-prorabotaet-vozmozhnosty-sozdaniya-zony-svobodnoy-topgovli-s-indoneziey.html>

Русь, и Китай извлекали значительные экономические выгоды, контролируя средневековые торговые маршруты⁵.

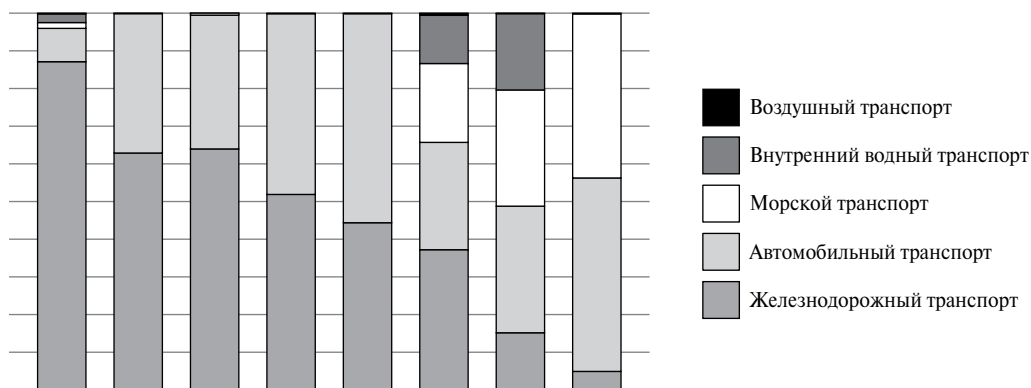
Уникальность географии стран-участниц ЕАЭС заключается не просто в их расположении внутри континента, но в сочетании их масштаба и удаленности от океанических коммуникаций. В частности, Казахстан является крупнейшей страной без выхода к морю в мире. Беларусь – занимает аналогичное положение в Европе. Армения – единственная страна Западной Азии (выделяемый ООН регион, объединяющий государства Ближнего Востока и Закавказья) без выхода к крупной акватории⁶. Кыргызстан делит (с Таджикистаном) 3–4-е место в мире среди стран с наибольшей средней возвышенностью над уровнем моря (1–2-е места у пары Бутан–Непал). Наконец, Россия – страна с самой протяжённой сухопутной границей в мире [Лисоволик, Кузнецов, Бердигулова 2017]. Более того, Казахстан и его соседи по Центральной Азии образуют одну из крупнейших в мире групп стран без выхода к морю («ареалов недоступности»). Русский мыслитель евразийского направления Пётр Савицкий еще в первой половине XX сто-

летия отмечал уникальное сочетание громадности территории и отдалённости от побережья этого региона: «Масштабы отстояния Семиречья от побережий – неслыханные в остальном мире» [Савицкий 1997].

Классификация региональных группировок или отдельных стран по критерию континентальные-морские (океанические) вполне может быть составлена на основе относительной роли водного и прочих видов транспорта в их общем грузообороте. Следствием географического расположения стран-участниц ЕАЭС становится доминирование сухопутных перевозок над морскими, что существенно удорожает экспортные поставки их продукции. Например, в России доля перевозок железнодорожным транспортом, без учета трубопроводов, составляет 87% (см. Рис. 1 и 2). При этом преобладают перевозки во внутреннем сообщении, на долю которых приходится более 60% их суммарного объема. Около 30% составляют экспортные отправки и порядка 2% – транзитные перевозки.

В условиях преобладания более дорогих видов сообщения по сравнению с морскими перевозками доля транспортных издержек в общей стоимости импорта у стран, не име-

Рисунок 1
Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте*, %



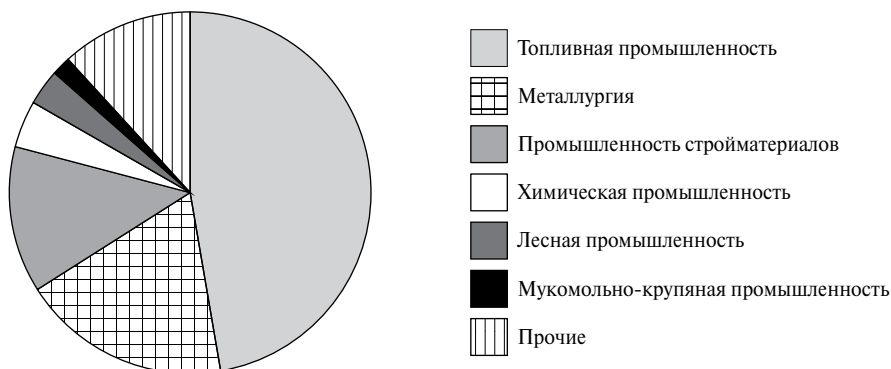
* – без учета трубопроводного транспорта

Источник: Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации, расчеты авторов.

⁵ Вступление в ВТО для ряда стран Евразии эквивалентно преодолению ограничений в торговле и доступу к вариативности торговых связей [Лисоволик 2007].

⁶ Азербайджан имеет выход к Каспийскому морю.

Рисунок 2
Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом в РФ, % к итогу



Источник: Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации, расчеты авторов.

ющих выхода к морю, может достигать 10–20%, тогда как у развитых стран этот показатель равен 4,7%, а у США – 2,2% [Arvis, Raballand, Marteau 2010]. Конкурентоспособность внутриматериковых экономик снижается в двух отношениях. Во-первых, повышается стоимость импорта. Во-вторых, экспорт теряет позиции на международных рынках вследствие удорожания. Исследование, проведенное Мировым банком [Arvis, Raballand, Marteau 2010], демонстрирует, что у внутриматериковых стран торговый оборот на 30% ниже, чем у стран, имеющих выход к морю, а темпы их роста на 1,5% меньше, чем у прибрежных стран.

Если ЕАЭС самая континентальная из региональных группировок в мировой экономике, то АСЕАН – одна из самых океанических. Из десяти стран-участниц Ассоциации только Лаос не имеет выхода к морю, что отчасти компенсируется незначительным расстоянием от его границы до морского побережья, а также доступом к системе речного сообщения. Из пятидесяти крупнейших портов по контейнерным перевозкам в мире – восемь расположены в шести странах АСЕАН (Вьетнаме, Индонезии, Малайзии, Филиппинах, Сингапуре, Таиланде). Причем Сингапур в 2015 г. занимал второе место по этому показателю. Общее число портов в странах АСЕАН и Китае (с которым у Ассоциации создана

Таблица 1
Крупнейшие порты контейнерных перевозок мира в 2015 году

Ранг	Порт	Грузооборот 2015 (млн TEU)
1	Шанхай, Китай	36,54
2	Сингапур	30,92
3	Шэньчжэнь, Китай	24,20
4	Порт Нинбо-Чжоушань, Китай	20,63
5	Гонконг, Китай	20,07
6	Пусан, Южная Корея	19,45
7	Циндао, Китай	17,47
8	Гуанчжоу, Китай	17,22
9	Джебель-Али, Дубай, ОАЭ	15,60
10	Тяньцзинь, Китай	14,11
11	Роттердам, Нидерланды	12,23
12	Порт Кланг, Малайзия	11,89
22	Лаем Чабанг, Таиланд	6,82
26	Хошимин, Вьетнам	5,31
27	Танджунг Приок, Джакарта, Индонезия	5,20
35	Манила, Филиппины	4,23
38	Хайфон, Вьетнам	3,87
47	Танджунг Перанг, Сурабая, Индонезия	3,12

Источник: Top 50 World Container Ports. World Shipping Council. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

ЗСТ) из пятидесяти самых больших в мире достигает двадцати, то есть на них в совокупности приходится 40% крупнейших контейнерных терминалов (см. Табл. 1).

Для экономического развития ряда стран АСЕАН транспортный сектор приобрел ключевое значение в связи с их стратегическим расположением на пересечении морских торговых путей. Например, в середине 2000-х годов доля транспортного сектора в ВВП Сингапура была в районе 11% ВВП, в то время как для Индонезии данный показатель превышал 15%⁷. Исследование, проведенное Азиатским банком развития в 2015 году, свидетельствует также о значительных экономических дивидендах для национальных хозяйств стран-участниц АСЕАН от снижения транспортных издержек при осуществлении торговых операций с соседними регионами и ключевыми торговыми партнерами⁸.

2

Потенциальные факторы конкурентоспособности экономических объединений многочисленны и разнородны. Их успеху, в частности, препятствует обремененность соглашения о создании группировки политическими, социальными или иными условиями, находящимися за пределами хозяйственной сферы. Кроме того, такого рода блоки различаются по охвату различных сфер экономического сотрудничества (торговля, инвестиции, трудовые и экологические стандарты); степени стандартизации используемых экономических норм и практик; иерархичности создаваемых институтов. На жизнеспособность интеграционных объединений влияют и уровень их устойчивости как в отношении вызовов внешней среды, так и с точки зрения общественной поддержки системы региональных преференций внутри участвующих в них стран.

Несмотря на динамичное развитие и высокую конкурентоспособность транскеа-

нических партнерств, ЕАЭС также обладает конкурентными преимуществами. Среди них: высокий уровень гибкости во внедрении общих стандартов и развитии высокоскоростной интеграции и наличие обширного пула национальных сбережений и валютных резервов. Конкурентоспособности евразийского объединения способствуют и традиционные преимущества входящих в него стран: значительные запасы природных ресурсов и высокий потенциал инфраструктурного развития.

Вопрос о степени унификации технических стандартов может стать одним из дифференцирующих между формирующимися мегаблоками в мировой экономике. Для коалиции, ведомой США, вероятнее всего, характерным будет утверждение единых правил, гармонизированных между ТТП и ТТИП. Между тем на пространстве Евразии, а также в интеграционных проектах стран БРИКС предпочтительна большая гибкость и вариативность стандартов как в торговой, так и в инвестиционной сферах. Каждый из этих подходов имеет ограничения и преимущества. Вариативность стандартов расширяет спектр возможностей адаптации в процессе интеграции для новых членов, в то время как жесткая стандартизация способствует более динамичной интеграции и облегчения внешних связей группировки вследствие унификации регуляторного режима.

Конкурентным преимуществом интеграции в формате ЕАЭС-ЭПШП (ЭПШП – Экономический пояс Шелкового пути) по сравнению с ТТП-ТТИП становится возможность более широкого использования потенциала межрегионального и субрегионального сотрудничества, в том числе взаимодействия приграничных регионов (микрорегиональная интеграция). Кроме того, континентальная интеграция предоставляет большие возможности по развитию общих транспортных систем включенных

⁷ ASEAN Transport Gears Up for Economic Integration. ASEAN Public Information Series. 2/2004. URL: <http://www.asean.org/uploads/archive/PIS-Transport.pdf>

⁸ Morgan P., Plummer M., Wignaraja G. Regional Transport Infrastructure: Mapping Projects to Bridge South Asia and Southeast Asia. Asian Development Bank Briefs. No.43. September 2015. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/174393/regional-transport-infrastructure.pdf>

в нее стран за счет инфраструктурного освоения экономического пространства. Ещё одним преимуществом евразийской интеграции является потенциал энергетического сотрудничества, в том числе за счет системы трубопроводов, соединяющих источники поставки сырья с ключевыми странами-потребителями. Таким образом, прогнозируемое сопряжение ЕАЭС и ЭПШП во многом будет развиваться на основе «триады сопряжений»: субрегионального/регионального, транспортного и энергетического комплексов.

Несмотря на ряд преимуществ континентальной интеграции в Евразии, она сталкивается с существенными препятствиями. Достаточно отметить неравномерность углубления интеграционных процессов в ЕАЭС и сохранение существенного числа ограничительных мер между государствами-членами данной группировки. К числу факторов отставания Евразии в сопоставлении с эвентуальными трансокеаническими блоками относятся недостаточная развитость финансовой и транспортной инфраструктуры; высокая долларизация ряда экономик Евразии; дефицит интеграционных импульсов на евразийском пространстве; высокая волатильность финансовых рынков.

Для океанических региональных группировок характерны более высокая роль и уровень развития транспортной системы в обслуживании внешнеторгового и внутриэкономического оборота, а также более диверсифицированность торговых связей. Дополнительным конкурентным преимуществом АСЕАН по сравнению с другими блоками, находящимися в схожем геоэкономическом положении, выступают гибкость в создании региональных и двусторонних альянсов (*в отличие от ЕС, где отдельные страны не могут заключать соглашения о ЗСТ*).

В этих условиях сравнительные преимущества партнерства ЕАЭС-АСЕАН будут основываться на комбинации сильных сторон обоих блоков: их высоком инвестиционном потенциале; гибкости в открытии новых направлений и форматов экономической ин-

теграции; транспортно-логистической комплементарности в освоении евразийского пространства и обеспечении функционирования инициативы «Один пояс, один путь».

З

Описанные различия в геоэкономике ЕАЭС и АСЕАН представляются не препятствием, а, скорее, источником их взаимодополняемости, который может повысить потенциальные дивиденды от интеграции двух блоков. В частности, партнерство с ЕАЭС открывает АСЕАН возможности более глубокого проникновения в относительно закрытый и труднодоступный континентальный регион. Для стран евразийского интеграционного объединения преференциальные связи с Ассоциацией полезны с точки зрения преодоления ограничений, обусловленных отсутствием протяженного и удобного выхода к морю. Они могут использовать альянсы с компаниями стран-участниц АСЕАН в качестве платформы для интеграции в мировую экономику, выхода на быстрорастущие азиатские рынки, снижения транспортных издержек.

Партнерство ЕАЭС-АСЕАН можно рассматривать как проект гибридной континентально-океанической коалиции, в которой основу интеграции формируют не только торговые и инвестиционные эффекты, но и транспортно-логистическая комплементарность. В рамках такой взаимосвязи важной оказывается роль Китая как экономического пространства между двумя блоками и ключевого партнера как России, так и стран Юго-Восточной Азии. КНР сама контрастно совмещает в себе элементы континентальной и океанической экономикских сред, представляя ярко выраженный пример гибридного типа геоэкономических пространств. С одной стороны, в северо-западном Китае около города Урумчи находится *континентальный полюс недоступности* (точка земного шара в наибольшей степени удаленная от морского побережья). С другой — за последние десятилетия Китай значительно укрепил свои позиции в качестве одной из ведущих океанических держав: в 2015 г. на

него приходилось семь из десяти крупнейших в мире морских контейнерных портов (в 2004 г. их было только три)⁹.

Отношения с Китаем сегодня благоприятствуют сближению ЕАЭС и АСЕАН. Россия и страны Юго-Восточной Азии взаимодействуют с Китаем в рамках его инициативы «Один пояс, один путь», реализуется курс на сопряжение евразийского интеграционного объединения и Экономического пояса Шелкового пути. Между тем трансокеанические проекты ТТП и ТТИП переживают кризис, вызванный пересмотром Соединенными Штатами (прежде их главным протагонистом) своей торговой политики. Реализация ЭПШП может создать дополнительные возможности для ЕАЭС в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе за счет заключения экономических соглашений со странами АСЕАН. Сотрудничество с динамично развивающимися странами АТР выступает естественным продолжением участия евразийского объединения в реализации инициативы «Один пояс, один путь». Во время саммита Россия-АСЕАН в 2016 г. все страны Ассоциации поддержали наращивание взаимодействия в рамках треугольника «АСЕАН-ШОС-ЕАЭС». Инициатива «Один пояс, один путь» может способствовать его становлению путем стимулирования торгового и инвестиционного сотрудничества, а также за счет развития инфраструктуры.

Вместе с тем странам ЕАЭС целесообразно рассматривать альтернативные пути создания связующих цепочек с АСЕАН как в рамках его взаимодействия с зоной свободной торговли Китай-АСЕАН, так и в процессе формирования ВРЭП. Еще одним форматом сопряжения евразийского интеграционного объединения и АСЕАН может стать китайская инициатива БРИКС+. На ее основе группировка стран Юго-Восточной Азии могла бы взаимодействовать с региональными интеграционными блоками, созданными при участии стран БРИКС (такими, как ЕАЭС и МЕРКОСУР).

С учетом опыта ЗСТ между ЕАЭС и Вьетнамом, последующие договоренности со странами АСЕАН желательно ориентировать в большей степени на развитие инвестиционного сотрудничества. Такого рода результат вероятен при подписании соглашения между евразийским интеграционным объединением и Сингапуром, в котором инвестиционная повестка дня будет доминировать над торговой либерализацией. Опыт и наработки переговоров по его заключению стоит в дальнейшем использовать при построении двусторонних партнерств ЕАЭС с другими странами Юго-Восточной Азии.

Более того, соглашение с Сингапуром может стать модельным и при последующем агрегировании двусторонних договоренностей в общее соглашение между евразийским объединением и АСЕАН. Превращение отдельных государств-членов Ассоциации в форпосты присутствия ЕАЭС в регионе на основе ЗСТ или инвестиционных альянсов должно более активно и успешно использоваться евразийскими производителями для распространения экономического взаимодействия на другие страны АСЕАН в условиях регионального режима свободной торговли.

Среди приоритетных направлений взаимодействия между ЕАЭС и Ассоциацией в инвестиционной сфере выделяются возможности транзита товаров из Азии в Европу; создание странами ЮВА производств в России, ориентированных на поставки в ЕС; сотрудничество в топливно-энергетическом секторе. Географическое взаиморасположение евразийского объединения и АСЕАН благоприятствует выстраиванию конкурентоспособной транспортно-логистической системы, опосредующей товарные потоки между Юго-Восточной Азией и Европой. С целью смягчения зависимости от китайских инвестиций в энергетический комплекс России и Казахстану целесообразно расширять сотрудничество в этой области со странами АСЕАН и Южной Кореей.

⁹ Top 50 World Container Ports. World Shipping Council. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

Вместе с тем объективно успешное взаимодействие между ЕАЭС и участниками Ассоциации возможно лишь при условии конструктивного сотрудничества с КНР.

* * *

Партнерство двух различных по своим геоэкономическим характеристикам блоков – ЕАЭС (крайне континентальный) и АСЕАН (океанический) – способно, посредством реализации совместного хозяйственного потенциала, обеспечить пози-

тивную синергию конкурентных преимуществ каждого из них. Геополитические представления предыдущих столетий о неизбывном и неизбежном противостоянии морских и континентальных держав в сегодняшних реалиях глобальной экономики и множественности двусторонних и региональных коалиций становятся всё менее релевантными. В современных условиях альянс между различными геоэкономическими регионами представляется не только возможным, но и востребованным.

Список литературы

- Лисоволик Я.Д. Глобализация: от Великого шелкового пути до ВТО. Русский журнал. 12.01.2007. URL: <http://russ.ru/layout/set/print/pole/Globalizaciya-ot-Velikogo-shelkovogo-puti-do-VTO>.
- Лисоволик Я.Д., Кузнецов А.С., Бердигулова А.Р. Экономическая география стран Евразии. Макрообзор ЕАБР, Январь 2017. С. 51–55. URL: <https://eabr.org/analytics/chief-economist-group/ceg-quarterly-reviews/yanvar-2017-strany-eabr-kurs-na-snizhenie-inflyatsii/>
- Мережковский Д.С. Наполеон. Белград: Типография Павленко и Попова, 1927. 259 с.
- Савицкий П.Н. Континент–океан (Россия и мировой рынок) // Континент Евразия. М.: Аграф, 1997. С. 295–303.
- Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. Washington, D.C.: World Bank, 2010. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUBOcost1COdisclosed071221101.pdf>.

EURASIAN ECONOMIC UNION AND ASEAN: COMPLEMENTARITY APPRAISAL

YAROSLAV LISSOVOLIK

Eurasian Development Bank, Almaty, 050051, Kazakhstan

Abstract

ASEAN and the Eurasian Economic Union as regional integration blocks may be viewed as two opposite poles in terms of their accessibility to coastal regions. On the one hand, the Eurasian Economic Union is a unique integration arrangement, in which all member countries, apart from the Russian Federation, are landlocked. On the other hand, ASEAN may be termed as one of the most “oceanic” integration blocks in the world as out of its 10 members only Laos is landlocked, while out of the 50 largest container ports in the world eight are located in ASEAN countries, with Singapore being second on the overall world rankings. Such divergence in terms of geo-economics and accessibility to the seashores between ASEAN and the Eurasian Economic Union should be considered not as a barrier to cooperation, but rather a complementarity factor that may reinforce the potential benefits from economic integration between these two groups. In particular, for ASEAN an alliance with the Eurasian Economic Union opens up a possibility for

deeper penetration into a relatively secluded continental region. On the other hand, an alliance with ASEAN enables the countries of the Eurasian Economic Union to overcome continental barriers and use the alliances with ASEAN companies as a platform for integration into the global economy, for gaining access to a fast-growing Asian market and for optimizing transportation costs.

The geographical factor in relations between ASEAN and the Eurasian Economic Union argues in favor of creating a competitive transportation system that serves to intermediate trade flows between Southeast Asia and Europe. As a result, the ASEAN-Eurasian Economic Union alliance may be considered as a “hybrid” oceanic-continental alliance, in which the synergy of integration is derived not solely from trade and investment effects, but also from the transportation/logistical complementarity in the Eurasian geo-economic space. The formation of an alliance between the two very different blocks in terms of their geo-economics – the Eurasian Economic Union as a continental and ASEAN as an oceanic alliance – may provide important synergy for both blocks in terms of realization of their economic potential.

Keywords:

Eurasian Economic Union; ASEAN; geo-economy; integration blocks.

References

- Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. (2010). *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington, D.C.: World Bank. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUBOcost1COdisclosed071221101.pdf>
- Lissovlik Ya.D. (2007). Globalizatsiya: ot Velikogo shelkovogo puti do VTO [Globalization: from the Great Silk Road to the WTO]. *Russkij Zhurnal*. URL: <http://russ.ru/layout/set/print/pole/Globalizaciya-ot-Velikogo-shelkovogo-puti-do-VTO>.
- Lissovlik Ya.D., Kuznetsov A.S., Berdigulova A.R. (2017). *Ekonomicheskaya geografiya stran Evrazii* [Economic geography of Eurasian countries], EDB Macroreview, January 2017. 51 p. URL: <https://eabr.org/en/analytics/chief-economist-group/ceg-quarterly-reviews/january-2017>.
- Merezhkovskiy D.S. (1927). *Napoleon* [Napoleon]. Belgrad: Tipografija Pavlenkoa i Ppopova. 259 p.
- Savitsky P.N. 1997. Kontinent-ocean (Rossiya i mirovoy ryinok) [An Ocean of a Continent (Russia and the World Market)]. In *Kontinent Evraziya*. M.: Agraf. P. 295–303.