

УДК 335.5

***АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
СТРАН ЕАЭС***

Дзирун И.А.¹

студент,

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Горланов Е.Р.

студент,

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Аннотация

Создание и развитие транспортно-логистической инфраструктуры повысит связность интегрированных стран, обеспечит более эффективные и быстрые пути перевозки грузов. В статье проведен анализ потенциала транспортно-логистического сотрудничества. Показан общий грузооборот стран ЕАЭС по всем видам транспорта и индекс эффективности логистики стран ЕАЭС. Сделан вывод о том, что состояние транспортно-логистической инфраструктуры на сегодняшний день не способно в достаточной степени обеспечить повышение эффективности транспортно-логистической интеграции и требует модернизации.

Ключевые слова: ЕАЭС, транспортно-логистическая инфраструктура, грузооборот, индекс эффективности логистики, международный транспортный коридор.

¹ Научный руководитель – Алексеева Екатерина Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

***ANALYSIS OF TRANSPORT AND LOGISTICS COOPERATION OF THE
EAEU COUNTRIES***

Dzirun I.A.¹

student,

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Russia, Kaluga

Gorlanov E.R.

student,

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky

Russia, Kaluga

Abstract

The creation and development of transport and logistics infrastructure will increase the connectivity of integrated countries, provide more efficient and faster ways of transporting goods. The article analyzes the potential of transport and logistics cooperation. The total cargo turnover of the EAEU countries for all modes of transport and the logistics efficiency index of the EAEU countries are shown. It is concluded that the state of the transport and logistics infrastructure today is not able to sufficiently ensure an increase in the efficiency of transport and logistics integration and requires modernization.

Keywords: EAEU, transport and logistics infrastructure, cargo turnover, logistics efficiency index, international transport corridor.

Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС, союз) – это новое событие в мировом экономическом пространстве. В составе Беларуси, Казахстана, России, Армении и Кыргызстана он объединил региональные экономики с целью повышения уровня жизни населения союза, численность
Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

которого составляет 182 миллиона человек. ЕАЭС - уникальное по своей континентальности объединение, в рамках которого ни одна страна, кроме России, не имеет выхода к морю. Всего на долю стран, не имеющих выхода к морю, приходится около 20% от общего числа стран мира[5].

В условиях существующих вызовов первостепенной задачей ЕАЭС является коллективное выстраивание новых кооперационных связей со странами региона. Формирование единого транспортного пространства зависит от развития взаимовыгодного сотрудничества стран. Работа Комиссии совместно с уполномоченными органами стран Союза направлена на построение опорной сети транспортных коммуникаций, основанной на самодостаточной сервисной инфраструктуре и устойчивых логистических технологиях. Данная работа окажет огромное влияние на удовлетворенность клиентов транспортно-логистическими услугами, которая основана на четырех основных составляющих: скорости, безопасности, стоимости и стабильности. Ритмичность и непрерывность функционирования экономик стран ЕАЭС, экономическая безопасность во многом зависят от принятия оперативных и взвешенных решений по использованию всех имеющихся резервов транспортного комплекса Союза.

Создание и развитие маршрутной сети автомобильных и железных дорог государств ЕАЭС обеспечит транспортное сообщение со странами региона – Индией, Ираном, Туркменистаном, Таджикистаном, Узбекистаном, Китаем, Турцией, и другими. В условиях объективного спада экономического производства, значительного ограничения доступа к традиционным рынкам и трансформации сложившихся устойчивых логистических связей транспорт продемонстрировал высочайший уровень стабильности.

Для создания подвижного состава и надежной, высококачественной инфраструктуры со сниженными издержками жизненного цикла, уровнем шума и «умной» эксплуатацией во всех видах транспорта особенно важно

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

использовать инновационные технологии[1]. Внедрение передовых цифровых технологий и современных логистических продуктов является основой для будущего развития транспортного комплекса.

Так, в 2022 году грузооборот всех видов транспорта стран ЕАЭС составил 6,3 трлн тонно-километров, что на 2,7% меньше, чем в 2021 году. А пассажирооборот увеличился на 3,2 % по сравнению с 2021 годом.

Таблица 1 - Грузооборот по видам транспорта стран ЕАЭС [4].

Страны ЕАЭС	Эксплуатационная длина железнодорожных путей, тыс. км	Все дороги (протяженность), тыс. км	Грузооборот от транспорта млрд.т/км	Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте, %				
				Ж/д	Автомобильный	Морской	Внутренний водный	Воздушный
Россия	87,0	1 566,11	5 401	46,3	5,0	0,8	1,2	0,2
Беларусь	5,5	103,4	123,2	37,4	24,9	-	-	0,1
Армения	0,7	7,5	4,7	15,9	20,7	-	-	-
Казахстан	16,6	95,4	436,2	63,1	4,6	0,1	-	-
Кыргызстан	0,4	7,3	2,4	38,6	51,9	-	-	-

Основываясь на данных, можно сделать вывод о том, что наибольший удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте занимают железнодорожные перевозки, что говорит об их активном использовании, за исключением таких стран, как Армения (15,9%) и Беларусь (37,4%). При этом наибольший удельный вес автомобильного транспорта наблюдается в таких странах как, Кыргызстан (51,9%), наименьший – Россия (5%) и Казахстан (4,6%). Первое место среди государств-членов ЕАЭС по эксплуатации протяженности железнодорожных путей занимает Россия (87,0 тыс. км), последнее место – Кыргызстан (0,4 тыс. км). По протяженности всех дорог первое место занимает Россия - 1566,11 тыс. км, последнее Кыргызстан - 7,3 тыс. км. Первой страной по грузообороту транспорта является Россия - 5401 млрд.т/км, последнюю строчку занимает Кыргызстан - 2,4 млрд млрд.т/км.

Несмотря на относительно низкую эффективность логистики ЕАЭС (индекс эффективности логистики Всемирного банка), стабильно развивающийся рынок союза представляет особый интерес для транснациональных логистических компаний мира. Подобные механизмы регулирования отраслей экономики, а также единая инфраструктура, в том числе транспортная, входят в организационную основу устойчивого развития ЕАЭС.

Таблица 2 – Индекс эффективности логистики стран ЕАЭС [6].

Страны ЕАЭС		Россия	Беларусь	Армения	Казахстан	Кыргызстан
Общий балл		2,76	2,57	2,61	2,81	2,55
Общий рейтинг		75	103	92	71	108
Таможня	балл	2,42	2,35	2,57	2,66	2,75
	ранг	97	112	81	65	55
Качество инфраструктуры	балл	2,78	2,44	2,48	2,55	2,38
	ранг	61	92	86	81	103
Международные перевозки	балл	2,64	2,31	2,65	2,73	2,22
	ранг	96	134	95	84	138
Компетенции в логистике	балл	2,75	2,64	2,50	2,58	2,36
	ранг	71	85	97	90	114
Отслеживание	балл	2,65	2,54	2,51	2,78	2,64
	ранг	97	109	113	83	99
Своевременность доставки	балл	3,31	3,18	2,90	3,53	2,94
	ранг	66	78	111	50	106

Индекс эффективности логистики 2018 года показал, что из стран ЕАЭС верхнюю строчку рейтинга занимает Казахстан (71 место) с общим баллом 2,81, при этом последнюю строчку данного рейтинга, среди стран ЕАЭС занимает – Кыргызстан (108 место) с общим баллом – 2,55. В свою очередь, по отдельным показателям данного индекса, такие как качество инфраструктуры, компетенции в логистике и своевременность доставки можно сделать вывод о том, что Россия занимает первую строчку в рейтинге из стран ЕАЭС, с общим баллом от 2,75 до 3,31, приблизительно занимая 65 место в общем рейтинге стран мира. Лидером по международным перевозкам и отслеживанию, среди стран ЕАЭС является Казахстан с общим баллом 2,73 и 2,78, занимая 83 и 84 место соответственно.

Без развития новых подходов и технологий, интеграция в ЕАЭС невозможна. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС придаст положительный импульс быстрому созданию новых современных производств, мобильности трудовых ресурсов, товаров и услуг, росту транзитных перевозок как по территории Союза в рамках международной транспортной системы «Север-Юг», так и продвигаемой Китаем инициативой «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП).

Важное место занимает строительство инфраструктуры, которое позволит сформировать многомиллионные пакеты заказов для других отраслей экономики и обеспечить качественную интеграцию в долгосрочной перспективе в экономические структуры и системы государств-членов[3].

Развитие транспортно-логистического сотрудничества в рамках ЕАЭС является важнейшим фактором, способствующий развитию евразийской экономической интеграции. Стратегия по модернизации транспортно-логистической инфраструктуры до 2025 года позволит улучшить связность между странами-участницами ЕАЭС и принести пользу всем отраслям экономики союза. Это также создаст условия для включения ЕАЭС в мировые цепочки поставок, особенно в направлении транспортного коридора «Север-Юг».

В настоящее время транспортный коридор «Север-Юг» стал международным проектом, включающим строительство как железнодорожных, так и автомобильных дорог и портов на территории России, Ирана и Индии. Его главная цель - обеспечить более эффективные и быстрые пути перевозки грузов из Южной Азии в Россию, через Иран. Благодаря созданию более 1000 километров железных и автомобильных дорог, а также нескольких портов на Каспийском море, удалось сократить путь на значительное количество километров. За период с 2014 по 2020 годы уже было перевезено около 7,5 миллионов тонн грузов. Кроме укрепления

торговых связей между странами, проект предоставляет возможность для развития международных связей и культурного обмена.

При этом, для создания эффективной транспортно-логистической инфраструктуры в рамках ЕАЭС к 2025 году необходимо решить следующие задачи[2]:

1. Четко разграничить нормативно-регулирующие полномочия ЕЭК и правительств стран ЕАЭС, чтобы сделать процесс их взаимодействия более прозрачным. Создать эффективные механизмы, чтобы обеспечить недискриминационный доступ перевозчиков всех стран-участников ЕАЭС на рынки других стран.

2. Изменить структуру транспортно-логистического рынка ЕАЭС с целью увеличения интеграции предоставляемых услуг. Это можно достичь путем увеличения количества провайдеров логистики уровня 3PL и 4PL с текущих 5% до 20-25%. Необходимо создать опорные сети мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) - примерно 50-70 таких центров на внешних границах ЕАЭС и в узловых хабах внутри ЕАЭС.

3. Обновить парк транспортных средств, для обеспечения более эффективной и безопасной транспортировки товаров. Необходимо внедрять современные технологии и энергоэффективные решения.

4. Согласовывать подходы всех стран ЕАЭС для реализации транзитного потенциала региона в рамках евразийского МТК «Север-Юг» на принципах мультимодальности, скорости, безопасности и высокой степени интеграции транспортно-логистических услуг.

Развитие мультимодальной доставки в системе МТК ЕАЭС зависит также от повышения рентабельности автоперевозок, что может быть достигнуто путем сокращения разницы в стоимости автомобильной и железнодорожной транспортировки по территории ЕАЭС.

Однако для эффективного развития логистики в ЕАЭС необходимо преодолеть барьеры и ограничения, существующие внутри союза. Согласно Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

официальным данным, эти барьеры увеличивают издержки бизнеса на 15-30% от стоимости товаров, а их снятие может увеличить экономический рост и экспортный потенциал стран-участниц до 15% в год. Эксперты отмечают, что такие ограничения явно противоречат интересам предпринимателей и государств, интегрированных в общее экономическое пространство.

Основные ограничения в сфере транспорта на внутреннем рынке ЕАЭС возникают из-за отсутствия правового регулирования экономических отношений, связанных с перемещением товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Некоторые из этих ограничений включают:

- отсутствие свободного доступа судов под флагом государств-членов к плаванию по несоответствию предельно допустимых масс, осевых нагрузок и габаритов транспортных средств в государствах – членах;
- различия в порядке оформления специальных разрешений на движение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств в государствах – членах;
- различия в подходах государств – членов в государственном регулировании авиационных услуг;

Одним из основных блоков задач скоординированной транспортной политики ЕАЭС является приоритетное развитие общего рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) и формирование евразийских транспортных коридоров. Эти меры необходимы для улучшения транзитного потенциала региона и создания единых подходов к развитию транспортно-логистической инфраструктуры, включая современные логистические центры.

На заседании Высшего Евразийского экономического совета, в декабре 2016 года были утверждены основные направления и этапы реализации скоординированной транспортной политики Евразийского экономического союза. Под данным направлением подразумевается полное снятие

ограничений при перевозках всеми видами транспорта внутри союза к 2025 году.

Транспортно-логистическое сотрудничество является важным фактором развития евразийской экономической интеграции. Модернизация существующей транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году поможет повысить связность интегрированных стран и создать условия для их выстраивания в мировые торговые цепочки, особенно на направлении «Север-Юг».

Библиографический список

1. Регулирование инноваций во внешнеторговой деятельности в рамках ЕАЭС: таможенный аспект / Алексеева Е.В., Ахмедзянов Р.Р., Петухова В.В. // Russian Economic Bulletin. – 2020. - № 4. - С. 94-99.

2. Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС: условия и перспективы / Алексеева Е.В., Трутнева Н.Ю., Кучерявенко А.К. // Естественно-гуманитарные исследования. - 2021. - № 38 (6). - С. 39-45.

3. Логистическое обеспечение международной кооперации и экспорта: пункты пропуска / Т. В. Дорожкина, К. Р. Татарченко, Е. С. Щербакова, А. А. Кузнецова // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2022. – № 12. – С. 16-18.

4. Евразийский экономический союз в цифрах: краткий статистический сборник / Евразийская экономическая комиссия. – Москва: 2023. – Режим доступа - URL: https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/cd4/Brief_Statistics_Yearbook_2023.pdf (Дата обращения 14.09.2023)

5. Роль логистики в мировой экономике / Петрушина О.М., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. // Вестник Калужского университета. - 2021. - № 1 (50). - С. 15-17.

6. Рейтинг стран мира по индексу эффективности логистики. URL: <http://mintrans.org/ru/rejtingi/indeks-effektivnosti-logistiki-2018-god/> (Дата обращения 14.09.2023)

Оригинальность 81%