

УДК 339.13.017

## ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕАЭС

А. Н. ЦИТОВИЧ<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

Рассмотрены предпосылки и показатели международных интеграционных процессов. При этом особое внимание уделяется ситуации в странах Евразийского экономического союза. Показано, что многие факторы – усиление глобальной конкуренции, либерализация взаимной торговли, упрощение таможенных процедур, устранение торговых барьеров, свободное перемещение товаров, услуг, рабочей силы и капиталов – потребовали общего интегрированного экономического пространства. Проанализировано эволюционное развитие объединения стран в союзы и группировки, описаны этапы и условия формирования единого рынка, выявлены направления и проблемы полной интеграции. Исследованы предпосылки, сущность и необходимость формирования единого транспортно-логистического рынка. На основе прогнозных показателей отрасли сделаны выводы, подтверждающие теоретические предпосылки создания и потенциал единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС.

**Ключевые слова:** торговое соглашение; зона свободной торговли; Таможенный союз; единый рынок; полная интеграция; единый транспортно-логистический рынок ЕАЭС.

## CONDITIONS OF FORMATION A COMMON TRANSPORT-LOGISTICS MARKET EEU

N. M. TSYTOVICH<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Belarusian State University, Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus

The article describes the conditions and performance of international integration processes. A preferred analysis was done for the countries of the Common Economic Union. Many factors, such as increased global competition, the liberalization of mutual trade, simplification of customs procedures, the removal of trade barriers and free movement of goods, services, labor and capital have demanded total integrated economic space. Analysed the evolutionary development of the countries in the union associations and groups, describes the stages and conditions of the common market. For EEU discussed urgent issues of the common market, as well as the trends and problems of full integration. With the regard to the transport and logistics industry, one of the most important regional markets, analysed background, nature, and the need to create a common transport and logistics market. On the basis of the targets of the industry conclusions, confirming the theoretical background and the potential of a unified transport and logistics market.

**Key words:** trade agreement; a free trade area; Customs Union; common market; full integration; a common transport-logistics market EEU.

---

### Образец цитирования:

Цитович А. Н. Предпосылки формирования единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС // Журн. Белорус. гос. ун-та. Экономика. 2017. № 1. С. 136–140.

### For citation:

Tsytovich N. M. Conditions of formation a common transport-logistics market EEU. *J. Belarus. State Univ. Econ.* 2017. No. 1. P. 136–140 (in Russ.).

---

### Автор:

**Анастасия Николаевна Цитович** – аспирантка кафедры международных экономических отношений факультета международных отношений. Научный руководитель – кандидат экономических наук, доцент К. В. Якушенко.

### Author:

**Nastassia Tsytovich**, postgraduate student at the department of international economic relations, faculty of international relations.  
[an.zitowich@gmail.com](mailto:an.zitowich@gmail.com)

Конец XX в. характеризовался существенным ослаблением торгово-экономических отношений между бывшими союзными республиками, значительным спадом производства и заметным снижением уровня жизни. Новые суверенные государства старались переориентировать свои экономики на зарубежные рынки, в то время как сохранение и развитие хозяйственных связей со странами постсоветского пространства считалось второстепенной задачей.

Недостаточная интеграция начала воздействовать на конкурентоспособность отдельных национальных экономик. Обострение жесткой международной конкуренции потребовало разработки новых форм экономического сотрудничества: либерализации взаимной торговли, упрощения таможенных процедур, свободного перемещения товаров, услуг, рабочей силы и капиталов в рамках интегрированного экономического пространства. Основными предпосылками повсеместных интеграционных процессов стали:

- близость уровней экономического развития интегрирующих стран;
- географическая близость;
- наличие общих экономических связей;
- общность экономических и иных проблем;
- демонстрационный эффект (в странах, создавших интеграционные объединения, обычно происходят положительные сдвиги, что оказывает определенное психологическое воздействие на другие государства);
- «эффект домино» (в то время как одни страны становятся членами интеграционных объединений, другие – испытывают трудности) [1, с. 16–17].

С точки зрения научной методологии предпосылки определяются проблемной ситуацией, возникшей в исследуемой области. Существенное несовпадение результатов и внутренняя несогласованность между элементами теоретической системы порождают необходимость устранения возникших противоречий и являются стимулом к дальнейшему научному исследованию [2, с. 805].

В результате анализа этапов интеграционного процесса транспортно-логистического рынка и их эволюции от простых соглашений до полной интеграции в единый транспортно-логистический рынок для Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) можно выделить следующие особенности:

- создание Таможенного союза, формирование Единого экономического пространства соответствуют логике интеграции;
- создание ЕАЭС представляет собой эволюционный путь для формирования единого рынка и, соответственно, полной интеграции;
- происходит оптимизация развития региональных рынков ЕАЭС, в частности единого транспортно-логистического рынка [3, с. 14].

Теме развития транспортно-логистического рынка в условиях интеграции посвящены работы отечественных и зарубежных специалистов. Так, проблемами транспортной логистики занимаются многие зарубежные ученые, среди которых М. В. Стрех, Л. Хаусман, И. Нанжий, В. Рем, М. Роткоф и др. В Республике Беларусь проблемам транспортной логистики посвящены научные работы И. А. Елового, П. Г. Никитенко, Д. В. Курочкина и др.

ЕАЭС со дня основания большое внимание уделял рынку транспортно-логистических услуг как значимому сегменту рынка услуг. Договором о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 г. предусмотрено проведение скоординированной транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортно-логистического рынка. В табл. 1 представлены принципы, задачи и приоритеты данной политики.

Основными предпосылками появления и развития единого транспортно-логистического рынка в рамках ЕАЭС являются две группы факторов: внутренние и внешние (по отношению к членам единого рынка). К внутренним факторам относятся:

- политическая воля властей, стремящихся к углублению экономической интеграции и увеличению масштабов общего рынка (разработка проекта «Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС»);
- ускорение совместных проектов по развитию транспортно-логистической инфраструктуры (создание АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (далее – ОТЛК));
- близость уровней технологического и институционального развития; отсутствие языкового барьера (единый культурный фон, облегчающий ведение документации на русском языке).

К внешним факторам формирования единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС относятся:

- возможность повышения конкурентоспособности каждой страны (взаимодействие ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии с Китаем);
- перспективы усиления позиций государств-членов на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу (участие в проекте «Экономический пояс Шелкового пути»);

- снижение транспортных и транзакционных издержек экономик государств-членов (оптимизация формирования маршрутов доставки, спутниковый контроль транспорта);

- участие в мировых проектах (развитие международного транспортного коридора «Запад – Восток») [4, с. 58].

К предпосылкам формирования единого транспортно-логистического рынка можно также отнести участие стран – участниц ЕАЭС в международных договорах в рамках ЕАЭС, а именно:

- взаимодействие со структурными подразделениями ООН, в частности с Европейской экономической комиссией ООН;

- Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана;

- Конференцией ООН по торговле и развитию;

- Межгосударственным авиационным комитетом;

- Исполнительным комитетом СНГ;

- Международным союзом автомобильного транспорта [5].

Таблица 1

**Основные принципы, задачи и приоритеты, обеспечивающие формирование единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС**

Table 1

**Basic principles, objectives and priorities, related to the formation of the common transport and logistics market of the Eurasian Economic Union**

Принципы	<ul style="list-style-type: none"> <li>• конкуренция (антимонопольный орган – Евразийская экономическая комиссия)</li> <li>• открытость (сайты органов ЕАЭС, пресс-конференции и др.)</li> <li>• безопасность (регламент «О безопасности колесных транспортных средств»)</li> <li>• доступность (создание единой формы паспорта транспортного средства)</li> <li>• экологичность (норматив выбросов автомобильной техники – класс «Евро-5»)</li> </ul>
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание единого рынка транспортно-логистических услуг</li> <li>• меры по обеспечению преимуществ в транспортно-логистической сфере</li> <li>• эффективное использование транзитного потенциала государств-членов</li> <li>• повышение качества транспортно-логистических услуг</li> <li>• формирование благоприятного инвестиционного климата</li> </ul>
Приоритеты	<ul style="list-style-type: none"> <li>• формирование единого транспортно-логистического пространства</li> <li>• координация развития транспортной инфраструктуры</li> <li>• создание логистических центров и транспортных организаций</li> <li>• привлечение кадрового потенциала в сфере транспорта и логистики</li> <li>• развитие науки и инноваций в сфере транспорта и логистики</li> </ul>

Примечание. Разработано автором на основе [6].

Процессы интеграции экономик Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан получили новый импульс в связи с созданием Единого экономического пространства. Благодаря этому стало возможно образование в 2014 г. ОТЛК. Сегодня это первый и единственный в своем роде бизнес-проект, направленный на реализацию синергетического эффекта от объединения на паритетных началах инфраструктурных потенциалов. Он является также оператором железнодорожных транзитных контейнерных сервисов в сообщении Китай / Юго-Восточная Азия – ЕС и в обратном направлении [7]. Компании, входящие в периметр ОТЛК, по данным 2015 г., владеют и управляют 33 тыс. вагонов-платформ, более 70 тыс. контейнеров и сетью из 67 грузовых терминалов, пять из которых расположены на ключевых погранпереходах, соединяющих Единое экономическое пространство со странами Европы и Азии [7]. Основные задачи ОТЛК – создание единого транспортно-логистического рынка, включающего IT-инфраструктуру, систему продаж, управление ресурсами, и оптимизация использования подвижного состава всех компаний, входящих в периметр ОТЛК.

К основным целям ОТЛК можно отнести:

- создание единого логистического бизнес-пространства в ЕАЭС;

- повышение международной конкурентоспособности логистической системы ЕАЭС на международном транспортном рынке;

- интеграцию транспортных процессов внутри ЕАЭС;

- развитие международного транспортного коридора «Запад – Восток»;

- сокращение сроков и себестоимости доставки груза.

Объемы транспортно-логистических услуг, оказанных компаниями группы ОТЛК в 2015 г., представлены в табл. 2.

Таблица 2

**Объемы транспортно-логистических услуг ОТЛК за 2015 г.**

Table 2

**Volumes of transport and logistics services of the United Transport and Logistics Company for 2015**

Услуги	Объемы
Перевозки контейнерных грузов	1,7 млн ДФЭ* в год
Терминальная обработка контейнеров	1,6 млн ДФЭ* в год
Терминальная обработка неконтейнерных (массовых) грузов	3 млн т в год
Экспедирование грузов	40 млн т в год

Примечания: 1. Источник [7]. 2. ДФЭ\* – в 20-футовом эквиваленте.

Прогнозируется, что из-за сложившейся экономической структуры наибольшие эффекты направлений внешнеторговых связей и масштабов экономики будут наблюдаться в Республике Беларусь [8, с. 9]. Так, к 2030 г. экспорт в государства – члены Единого экономического пространства составит 35 % от суммарного объема ВВП Беларуси. Рост в масштабах ВВП, по сравнению с вариантом отсутствия интеграции, к 2030 г. составит около 15 % в год.

Анализ работы и эффективности компаний ОТЛК в области железнодорожного транспорта показал, что основные эффекты будут распространяться на общий транспортно-логистический рынок ЕАЭС. Подтверждающие данные приведены в табл. 3.

Таблица 3

**Эффекты от формирования единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС**

Table 3

**Effects of the formation the common transport and logistics market of the Eurasian Economic Union**

Направленность	Эффекты
Экономика	<ul style="list-style-type: none"> <li>• устойчивое экономическое развитие</li> <li>• увеличение доли транспортно-логистических услуг в ВВП</li> <li>• обеспечение роста грузопотоков</li> <li>• совместные проекты в транспортно-логистической сфере</li> <li>• создание рабочих мест</li> </ul>
Население	<ul style="list-style-type: none"> <li>• повышение мобильности и общей доступности</li> <li>• повышение надежности транспортно-логистических услуг</li> <li>• обеспечение прозрачности при формировании тарифов</li> </ul>
Бизнес-сообщество	<ul style="list-style-type: none"> <li>• создание конкурентной среды на едином рынке</li> <li>• обеспечение равных условий доступа на единый рынок</li> <li>• развитие логистических центров</li> <li>• развитие смешанных перевозок</li> <li>• гармонизация условий и правил перевозок</li> <li>• переход к формированию долгосрочных тарифов</li> </ul>

Примечание. Разработано автором на основе [8; 9].

Проведение согласованной транспортной политики позволяет резко усилить позиции государств – членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно. Это значимый рынок. Сегодня объем грузов, перевозимых в обоих направлениях по маршруту «Северо-Западная Азия – Европа», превышает 1 млрд т в год [9]. При этом валовый годовой доход компаний, обслуживающих эти маршруты, приближается к 100 млрд долл. США.

Ввиду своего географического положения Беларусь, Казахстан и Россия играют роль моста между европейскими и азиатскими странами, однако из-за недостаточно развитых транспортных сетей и нерешенности проблем по оформлению пересекающих границы грузов пока естественное конкурентное

преимущество используется в малой степени. По оценкам экспертов, суммарная доля государств – членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок «Азия – Европа» в настоящее время не превышает 1–2 %. В то же время многие специалисты полагают, что потенциально эта доля может быть увеличена в 5–8 раз [9].

Следует отметить, что переключение части транзитных грузов на магистрали, проходящие через государства – члены ЕАЭС, гарантирует заметный прирост их ВВП и бюджетных доходов. Именно интеграционные усилия в рамках Единого экономического пространства могут и должны стать ключевым фактором, обеспечивающим превращение транспортного транзита в один из важнейших источников роста ВВП и увеличения доходов государств-членов.

Таким образом, основная проблема интеграционных процессов – оптимальное развитие региональных рынков, в частности единого транспортно-логистического. В связи с этим проанализированы его основные принципы, задачи и приоритеты, а также внутренние и внешние факторы формирования. Выявлено, что благодаря процессам интеграции стран – участниц ЕАЭС стало возможным создание Объединенной транспортно-логистической компании в железнодорожной отрасли. Можно сделать вывод о том, что содействие формированию единого транспортно-логистического рынка даст прирост ВВП всем странам – участницам ЕАЭС. Активных шагов однозначно требует дальнейшая интеграция не только для железнодорожного, но и для автомобильного, воздушного, водного и трубопроводного транспорта.

### Библиографические ссылки

1. Исмаилов М. А., Абдулаев М. М. Сущность и особенности экономической категории «Интеграция» // Эконом. вестн. Ростов. гос. ун-та. 2010. Т. 8, № 1 (часть 2). С. 13–29.
2. Касавин И. Т. Энциклопедия эпистемологии и философии науки. М., 2009.
3. Варданын Д. К. Теоретические аспекты международной экономической интеграции в мировой экономике // Дискуссия. 2015. № 4. С. 16–21.
4. Асаул М. А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуре в Евразийском экономическом союзе : в разрезе корректировки транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. // Фундамент. исслед. 2016. № 2–1. С. 120–124.
5. Транспорт России // Транспортная неделя – Форум и IX Международная выставка транспортной отрасли [Электронный ресурс]. 2015. URL: [http://expoclub.ru/news/nekotorye\\_uchastniki\\_vystavki\\_transport\\_rossii/](http://expoclub.ru/news/nekotorye_uchastniki_vystavki_transport_rossii/) (дата обращения: 03.12.2015).
6. Сергеев В. И., Федоренко А. И., Герами В. Д. Роль логистики в развитии транспортного комплекса Российской Федерации // Логистика и упр. цепями поставок. 2012. № 6 (53). С. 7–25.
7. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. 2015. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf> (дата обращения: 10.05.2016).
8. Ивантер В. В., Геец В. М., Ясинский В. А. Экономические последствия создания ЕЭП и присоединение к нему Украины // Евраз. эконом. интеграция. 2012. № 1 (14). С. 4–26.
9. Федоренко А. И., Борисова Л. А., Клименко В. В. Тарифная политика и проблемы развития логистического сервиса на железнодорожном транспорте // Логистика и упр. цепями поставок. 2013. № 1 (54). С. 64–76.

### References

1. Ismailov M. A., Abdulaev M. M. The essence and characteristics of the economic integration category. *Terra economicus*. 2010. Vol. 8, No.1 (part 2). P. 13–29 (in Russ.).
2. Kasavin I. T. [Encyclopedia of epistemology and philosophy of science]. Moscow, 2009 (in Russ.).
3. Vardanyan D. K. Theoretical aspects of international economic integration in the world economy. *Diskussiya* [Discussion]. 2015. No. 4. P. 16–21 (in Russ.).
4. Asaul M. A. The development of integration in the field of transport and infrastructure in the Eurasian Economic Union. *Fundam. issled*. 2016. No. 2–1. P. 120–124 (in Russ.).
5. [Transport of Russia]. 2015. URL: [http://expoclub.ru/news/nekotorye\\_uchastniki\\_vystavki\\_transport\\_rossii/](http://expoclub.ru/news/nekotorye_uchastniki_vystavki_transport_rossii/) (date of access: 03.12.2015) (in Russ.).
6. Sergeev V. I., Fedorenko A. I., Gerami V. D. [The role of logistics in the transport complex development of the Russian Federation: in the context of adjusting the transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030]. *Logist. Supply Chain Manag.* 2012. No. 6 (53). P. 7–25 (in Russ.).
7. [The transport capacity of Eurasian Economic Union]. 2015. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf> (date of access: 10.05.2016) (in Russ.).
8. Ivanter V. V., Geets V. M., Yasinski V. A. [The economic consequences of the creation of the EEA and the accession of Ukraine]. *Evraziiskaya ekon. integr.* 2012. No. 1 (14). P. 4–26 (in Russ.).
9. Fedorenko A. I., Borisova L. A., Klimentko V. V. [Tariff policy and problems of development logistic service on railway transport]. *Logist. Supply Chain Manag.* 2013. No. 1 (54). P. 64–76 (in Russ.).