

4. Соглаев, Н. В. Международная логистика спортивных мероприятий [Электронный ресурс]: Международный научный журнал «Символ науки». – Режим доступа: <http://os-russia.com/sn>. – Дата доступа: 04.05.2022.

Представлено 17.05.2022

УДК 339.13.017

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕАЭС

THE DEVELOPMENT FEATURES OF TRANSPORT AND LOGISTICS MARKET OF THE EAEU

Лапковская П. И., канд. экон. наук, доц., **Костеневич Д. Р.**,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
P. Lapkovskaya, Ph.D. in Economics, Associate Professor,
D. Kostenevich,
Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

Одним из актуальных вопросов в современных условиях можно назвать сотрудничество стран в области развития транспортно-логистического рынка ЕАЭС. Конкурентные преимущества данного региона созданы за счет его особого географического положения. В связи с созданием Евразийского экономического союза сегодня на этапе конструирования находится платформа для взаимовыгодного экономического сотрудничества между его членами, а также продвижения интеграционных торгово-экономических инициатив во всем регионе.

One of the topical issues in modern conditions can be called the cooperation of countries in the development of the transport and logistics market of the EAEU. The competitive advantages of this region are created due to its special geographical position. In connection with the creation of the Eurasian Economic Union, today at the design stage there is a platform for mutually beneficial economic co-

operation between its members, as well as the promotion of integration trade and economic initiatives throughout the region.

Ключевые слова: рынок, транспортно-логистический рынок, цифровые технологии, сотрудничество.

Keywords: market, transport and logistics market, digital technologies, cooperation.

ВВЕДЕНИЕ

С момента своего основания Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС) уделял большое внимание развитию рынка транспортно-логистических услуг, как наиболее важной части рынка услуг в целом. Потенциал транспортно-логистического сектора в странах ЕАЭС в настоящее время остается недоиспользуемым, и его дальнейшее развитие позволит не только увеличить объемы грузопотока между странами ЕАЭС, Азиатско-Тихоокеанского региона и ЕС, но и будет способствовать интернационализации торговли между этими тремя регионами и внесет значительный вклад в социально-экономическое развитие территорий, расположенных вдоль основных транспортных потоков [1].

СИСТЕМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЫНКА ЕАЭС

На сегодняшний день существует значительный логистический дисбаланс между двумя крупнейшими экономическими полюсами Евразии: Китаем и Европой. Показатели торговли с использованием железнодорожного транспорта незначительны – от 2,5 % до 3,5 % товарооборота, в то время как эти же показатели, но с использованием морского транспорта достигают 95 %. Однако, по мнению экспертов, «доля грузов, перевозимых железнодорожным транспортом между Китаем и Европой, будет только увеличиваться, в том числе в связи с изменением структуры экспорта Китая в сторону более высокотехнологичного сегмента. Именно железнодорожное сообщение по всем своим характеристикам (скорость, стабильная конъюнктура ценообразования) имеет большой потенциал» [2].

На данный момент проект сопряжения ЕАЭС с «Экономическим поясом Шелкового пути» является перспективной и долгосрочной целью международного сотрудничества в области развития транс-

портно-логистической инфраструктуры. Это может быть выгодно всем сторонам, так как и ЕАЭС, и Китай «заинтересованы в создании эффективной транспортно-логистической инфраструктуры в регионе, который расположен на пути следования многомиллионных грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европейский союз» [2].

Путь через ЕАЭС, особенно через Беларусь, Россия и Казахстан, с долей более чем 90 % – один из основных железнодорожных транзитных коридоров между Европой и Азией. В то же время, наблюдается серьезная асимметрия в соотношении перевозимых грузов: если на маршруте Китай-Европа пропорция порожних и груженых контейнеров в 2017–2018 годах составляла примерно 10 % к 90 % соответственно, а в первом полугодии 2019 года доля порожних достигла отметки лишь 1,8 %, то в направлении Европа-Китай около 45 % контейнеров возвращались пустыми в 2017–2019 годах.

«Пандемия COVID-19 стала своеобразным катализатором роста железнодорожного транзита. Только за апрель 2020 года объем контейнерных железнодорожных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай удвоился по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, стоимостный объем взаимной торговли между Европейским союзом и Китаем по железной дороге увеличился на 21 % в годовом исчислении за первые пять месяцев 2020 года, его доля за этот период увеличилась с 2,9 % в 2019 году до 3,5 % в 2020 году» [3].

Таким образом, прямое транспортное сообщение между Китаем и Европой имеет потенциал и перспективу, несмотря на кризисные факторы, которые лишь ускорили развитие ситуации, но не поменяли ее направленность. Однако, несмотря на все попытки ЕС сформулировать свое собственное видение сопряжения Европы и Азии, взвешенной позиции и практической последовательности действий до сих пор нет. Для привлечения дополнительных грузопотоков необходимо дальнейшее развитие и совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, а также «устранение различного рода барьеров и ограничений, которые существуют сегодня и потенциально могут повлиять на эффективность и объемы грузоперевозок в регионе» [2].

Не стоит забывать о том, что цифровые и информационно-коммуникационные технологии уже давно тесно связаны с транспортными услугами, как грузовыми, так и пассажирскими.

Цифровизация экономики может принести пользу как хозяйствующим субъектам, так и государству. Взаимные выгоды от цифровизации экономики можно проиллюстрировать с помощью системы отслеживания продукции. Преимущества, которые такие системы цифровой маркировки и отслеживания могут дать государству, очевидны. Во-первых, внедрение этих систем может позволить улучшить таможенный и практически любой другой вид государственного контроля за международной торговлей, ввозом на таможенную территорию и вывозом с нее, соблюдением правил транзитных перевозок и так далее.

Фискальный эффект систем цифровой маркировки и отслеживания также важен, поскольку их внедрение позволяет увеличить сбор пошлин, налогов и других государственных сборов. Такие системы повышают прозрачность движения товаров и деятельности компаний и, таким образом, способствуют борьбе с «теневым» оборотом и распространением контрабандной продукции. Кроме того, учитывая специфику единой таможенной территории в рамках ЕАЭС и наличие ряда экономических санкций и контрсанкций, система цифровой маркировки товаров с возможностью их отслеживания позволяет контролировать движение товаров и проверять поставки на предмет того, предназначены ли они для потребителей ЕАЭС.

В настоящее время действует решение Совета Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), в соответствии с которым запущен пилотный проект по маркировке и отслеживанию товаров на базе цифровой платформы Союза для товарной группы «табак и табачные изделия». Этот проект изначально реализуется в России и Казахстане. Остальные страны ЕАЭС присоединятся к проекту по мере готовности. Следует отметить, что маркировка товаров на уровне пилотных проектов стартовала в рамках ЕАЭС в августе 2016 года, когда был запущен пилотный проект по маркировке меховых изделий, по итогам которого было подписано Соглашение о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе.

Помимо пилотных проектов по цифровой маркировке товаров, ЕАЭС запустил цифровую инициативу «Внедрение электронных сопроводительных документов и их взаимное признание в государствах-членах ЕАЭС». Эксперты Центра интеграционных исследований Министерства Евразийского банка развития называют внедрение

электронной документации одним из самых эффективных инструментов развития международных транспортно-логистических услуг. Согласно исследованиям Центра, внедрение систем электронного документооборота таможенными органами ЕАЭС и широкое использование всеми железными дорогами ЕАЭС единых накладных способствовали неограниченному росту транзитных железнодорожных грузопотоков между Китаем и ЕС [4].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, можно сказать, что в роли значимого фактора развития евразийской экономической интеграции выступает сотрудничество в сфере транспортно-логистической деятельности профильных министерств и субъектов хозяйствования стран ЕАЭС. Стратегия модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры, направленная на создание условий для адаптации стран к изменению глобальных производственно-сбытовых цепочек, к 2025 году способна повысить связанность стран, находящихся в процессе интеграции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Подберезкина, О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Научный журнал «Международные отношения и мировая политика», 2015. – 89 с.

2. Wie Europa die Chancen der Neuen Seidenstraße zu verschlafen droht. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.presstext.com/news/wie-europa-die-chancen-der-neuen-seidenstrasse-zu-verschlafen-droht.html>. – Дата доступа: 09.04.2022.

3. Контейнерные и железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в первом полугодии 2020 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-pervom-polugodii-2020-g/#>. – Дата доступа: 09.04.2022.

4. Agreement on the labeling of goods by means of identification in the Eurasian Economic Union. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org>. – Дата доступа: 09.04.2022.

Представлено 14.05.2022