

ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК ЕАЭС: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Руселевич Анастасия Николаевна

БГУ, г. Минск

Analyzed 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, analyzed 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.

ЕАЭС (ранее ЕврАзЭС) со дня основания большое внимание уделял рынку транспортно – логистических услуг, как наиболее значимому сегменту рынка услуг в целом. Договором о Евразийском экономическом Союзе от 29 мая 2014 г. предусмотрено проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортно – логистического рынка [1].

В целом, основными предпосылками, т.е. основаниями, обуславливающими появление и развитие единого транспортно - логистического рынка в рамках ЕАЭС, являются две большие группы факторов: внутренние и внешние (по отношению к членам единого рынка). Внутренними предпосылками формирования единого транспортно – логистического рынка ЕАЭС являются: политическая воля властей, стремящихся к углублению экономической интеграции и увеличению масштабов общего рынка; ускорение совместных проектов по развитию транспортно - логистической инфраструктуры; близость уровней технологического и институционального развития; отсутствие языкового барьера.

К внешним предпосылкам формирования единого транспортно – логистического рынка ЕАЭС относятся: возможность повышения конкурентоспособности каждой страны; перспективы усиления позиций государств-членов на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу; снижение транспортных и транзакционных издержек экономик государств-членов; участие в мировых проектах[1, с. 58].

Благодаря процессам интеграции экономик Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, получившим новый импульс в связи с созданием единого экономического пространства, стало возможно создание в 2014 г. Объединенной транспортно – логистической компании (далее ОТЛК).

На сегодняшний день это первых и единственный в своем роде бизнес - проект, направленный на реализацию синергетического эффекта от объединения на паритетных началах инфраструктурных потенциалов, а также является оператором железнодорожных транзитных контейнерных сервисов в сообщении Китай/Юго-Восточная Азия – ЕС и в обратном направлении[2, с.123]. Основной задачей ОТЛК является создание единого транспортно - логистического рынка, включающего IT-инфраструктуру, систему продаж, управление ресурсами и оптимизации использования подвижного состава всех компаний, входящие 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.

Прогнозируется[8, с.9], что наибольшие эффекты, в силу сложившейся экономической структуры, направлений внешнеторговых связей и масштабов экономики будут наблюдаться в Республике Беларусь. Так, к 2030 г. экспорт в государства-члены единого экономического пространства составит

до 35% от суммарного объема ВВП Беларуси. Разница в масштабах ВВП, по сравнению с вариантом отсутствия интеграции, к 2030г. составит около +15% в год.

Анализируя работу и эффективность компаний ОТЛК в области железно – дорожного транспорта можно констатировать и прогнозировать, что основные эффекты будут распространяться на общий единый транспортно – логистический рынок ЕАЭС, а именно:

1. Эффект для экономики:

- устойчивое экономическое развитие;
- увеличение доли транспортно – логистических услуг в ВВП;
- обеспечение роста грузопотоков;
- совместные проекты в транспортно – логистической сфере;
- создание рабочих мест.

2. Эффекты для населения:

- повышение мобильности и общей доступности;
- повышение надежности транспортно – логистических услуг;
- обеспечение прозрачности при формировании тарифов.

3. Эффекты для бизнес-сообществ:

- создание конкурентной среды на едином рынке;
- обеспечение равных условий доступа на единый рынок;
- развитие логистических центров;
- развитие смешанных перевозок;
- гармонизация условий и правил перевозок;
- переход к формированию долгосрочных тарифов.

Благодаря проведению согласованной транспортной политики возникает возможность резко усилить позиции государств-членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно. Это очень значимый рынок. В настоящее время объем грузов, перевозимых в обоих направлениях по маршруту «страны Северо-Западной Азии – Европа», превышает 1 млрд. тонн в год[9]. При этом валовый годовой доход компаний, обслуживающих эти маршруты, приближается к 100 млрд. долларов США.

Географическое положение стран-участниц ЕАЭС само по себе играет роль «моста» между европейскими и азиатскими странами. Однако пока это естественное конкурентное преимущество

используется лишь в очень малой степени, в основном по причине недостаточного развития транспортных сетей и нерешенности проблем по оформлению пересекающих границы грузов. По оценкам различных экспертов, суммарная доля государств-членов ЕАЭС на рынке транзитных перевозок «Азия-Европа» в настоящее время не превышает 1-2%. В то же время многие эксперты полагают, что потенциально эта доля может быть увеличена в 5-8 раз[9].

Следует отметить, что переключение части транзитных грузов на магистрали, которые проходят через государства - члены ЕАЭС, обеспечит заметный прирост ВВП и бюджетных доходов государств-членов. Именно интеграционные усилия в рамках единого экономического пространства могут и должны стать ключевым фактором, который обеспечит превращение транспортного транзита в один из важных источников роста ВВП и увеличения доходов государств-членов.

Таким образом, содействие формированию единого транспортно – логистического рынка даст прирост ВВП всем странам – участницам ЕАЭС, что однозначно требует активных шагов дальнейшей интеграции не только для железно – дорожного транспорта, но и для автомобильного, воздушного, водного и трубопроводного.

Список использованной литературы.

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

2. Асаул, М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуре в Евразийском экономическом союзе // Научный журнал «Фундаментальные исследования». – 2016. – № 2-1. – С. 168.

3. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // Сайт Евразийской экономической интеграции [Электронный ресурс]. – 2015. - Режим доступа

<http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/Транспорт.pdf> -
Дата доступа: 10.05.2016.