



Сурен Чибучян,  
к.т.н., доцент, Национальный политехнический  
университет Армении (г. Ереван)



Григор Чибучян,  
магистрант, Национальный политехнический  
университет Армении (г. Ереван)



Жанна Гаспарян,  
магистрант, Национальный политехнический  
университет Армении (г. Ереван)

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЕАЭС — ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА СОЮЗА

**Аннотация.** В статье рассматриваются основные задачи развития транспортно-логистической инфраструктуры и перспективы развития логистических возможностей в странах Евразийского союза. Представлены основные ограничения в сфере транспорта.

**Ключевые слова.** Евразийский экономический союз, транспорт, транзит, логистика, инфраструктура.

**Annotation.** The issues tasks of the development of the transport and logistics infrastructure and prospects for the development of logistics capabilities in the countries of the Eurasian Union are considered. The main restrictions in the sphere of transport are presented.

**Key words.** Eurasian Economic Union, transport, transit, logistics, infrastructure.

### Введение

**Е**вразийский экономический союз (далее – ЕАЭС, союз) – это новое событие в мировом экономическом пространстве. В составе Белоруссии, Казахстана, России, Армении и Киргизии он объединил региональные экономики с целью улучшения жизненного уровня населения союза, численность которого составляет 182 млн чел.

ЕАЭС – уникальное по своей континентальности объединение, в рамках которого ни одна страна, кроме Рос-

сии, не имеет выхода к морю. Всего доля стран, не имеющих выхода к морю, составляет около 20% от общего количества стран мира (43 из 193).

Вопреки ожиданиям, доля транспортных расходов в себестоимости продукции не снижается. Напротив, на протяжении нескольких последних десятилетий снижение в процессе глобализации тарифных и (в рамках отдельных регионов) нетарифных торговых барьеров привело к увеличению вклада транспортных издержек в общие издержки внешнеэкономической деятельности.

По оценкам специалистов, континентальность страны имеет существенные последствия для ее экономического развития.

Каждые дополнительные 1 000 км расстояния создают для страны без выхода к морю транспортные издержки в 7 раз большие, чем для прибрежных стран. Изменение транспортных издержек на единицу изменения расстояния составило 0,46 для воздушного транспорта, 0,39 – для железнодорожного и 0,22 – для морского.

Как показывают исследования, издержки от пересечения одной сухопут-



ной границы сопоставимы с преодолением 4 000 км морским транспортом. Доля транспортных расходов в общем импорте для большинства развивающихся стран без доступа к морскому побережью может достигать 10–20%, в то время как для развитых стран и США этот показатель составляет 4,7% и 2,2% соответственно. При этом, по имеющимся оценкам, удвоение транспортных расходов снижает внешне-торговый товарооборот страны примерно на 80% [1–2].

### Вопросы интеграции

Стабильно развивающийся рынок союза вызывает особый интерес со стороны мировых транснациональных логистических компаний, несмотря на сравнительно низкую эффективность логистики ЕАЭС (индекс эффективности логистики Всемирного банка). Организационной основой стабильного развития ЕАЭС являются сходные (сопоставимые) и однотипные механизмы регулирования отраслей экономики, а также единая инфраструктура, в том числе транспортная.

По итогам 2017 года во всех странах ЕАЭС зафиксирован прирост ВВП, промышленного производства, увеличение объемов торговли как внутри союза, так и с внешними торговыми партнерами. По итогам десяти месяцев 2017 года объем взаимной торговли союза увеличился на 26,9%. Положительная динамика наблюдается практически по всем основным экономическим показателям ЕАЭС. Уровень инфляции по итогам 2017 года в государствах-членах ЕАЭС составил:

- в Республике Армения – 2,6%;
- в Республике Беларусь – 4,6%;
- в Республике Казахстан – 7,1%;
- в Кыргызской Республике – 3,7%;
- в Российской Федерации – 2,5%.

Пороговое значение уровня инфляции для государств – членов по итогам 2017 года составило 7,5%.

Формирование в рамках союза единого рынка услуг, который уже функционирует в 43 секторах, позволит создать новые рабочие места, снизить цены и тарифы на товары и услуги, и, как следствие, повысить рост денежных доходов граждан [3–6].

Глубокая и эффективная интеграция в ЕАЭС объективно невозможна без развития новых логистических подходов и технологий, наличия современного транспортно-логистического комплекса.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС даст поло-

## « Достигнутый уровень транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС в международный транспортно-логистический МТК «Восток – Запад» позволяет осуществлять сухопутную доставку грузов из Китая в ЕС в среднем в 3–3,5 раза быстрее морской перевозки Южным морским путем.

жительный импульс быстрому созданию новых современных производств, мобильности трудовых ресурсов, товаров и услуг, росту транзитных перевозок как по территории союза в системе международных транспортных коридоров (МТК) «Восток – Запад» и «Север – Юг», так и продвигаемой Китаем инициативой «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Важное место занимает инфраструктурное строительство, которое позволит сформировать многомиллионные пакеты заказов для других отраслей экономики и обеспечить качественное интегрирование в долгосрочной перспективе в экономические структуры и системы государств – членов.

Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС – важный фактор развития евразийской экономической интеграции. Реализация комплексной стратегии модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году обеспечит повышение связности интеграции стран – участниц ЕАЭС и мультипликативный эффект для всех отраслей экономики союза, что обеспечит необходимые условия для его встраивания в глобальные цепочки поставок, функционирующие в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

С начала 2017 года рынок транспортно-логистических услуг (ТЛУ) стран ЕАЭС начал интенсивно развиваться. Согласно статистике Евросоюза (Eurostat), в I полугодии 2017 года по сравнению с аналогичным периодом 2016 года импорт грузов на автотранспорте из ЕС в Россию в физическом выражении увеличился на 19,6%, в Украину – на 19,8%, в Беларусь – на 7,4%, в Казахстан – на 16%. Увеличились морские и железнодорожные контейнерные перевозки. За 8 месяцев 2017 года перевалка контейнеров в морских портах Российской Федерации выросла на 16,4%. Транзит контейнеров по железной

дороге через Казахстан и Россию на маршрутах «Китай – Европа – Китай» вырос более чем в полтора раза [6–7].

По мнению специалистов, существующая на данный момент сеть международных транспортно-логистических центров (МТЛЦ) в ЕАЭС включает порядка 30 региональных центров, в то время как в ЕС их насчитывается более 10 078, что препятствует развитию несырьевых грузопотоков внутри ЕАЭС и наращиванию сухопутного транзита по территории союза в системе «Восток – Запад» и «Север – Юг».

В настоящее время для стран – участниц ЕАЭС весьма перспективным и долгосрочным направлением международного сотрудничества в целях развития транспортно-логистической инфраструктуры является проект сопряжения ЕАЭС с «Экономическим поясом Шелкового пути». Это, несомненно, будет выгодным для обеих сторон, так как и ЕАЭС, и Китай заинтересованы в создании эффективной транспортно-логистической инфраструктуры региона, находящегося на пути следования многомиллионных грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Евросоюз (ЕС).

В проекте регионального сопряжения Китай намерен финансировать масштабное инфраструктурное строительство, в котором остро нуждается союз. ЕАЭС должен создать благоприятные условия перевозок по своей территории по критериям скорости, стоимости, сохранности, сервиса и стабильности, обновить подвижной состав и повысить степень интегрированности предоставляемых ТЛУ. Достигнутый уровень транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС в международный транспортно-логистический МТК «Восток – Запад» позволяет осуществлять сухопутную доставку грузов из Китая в ЕС в среднем в 3–3,5 раза быстрее морской перевозки Южным морским путем.

Таблица 1.

Количество препятствий, применяемых государствами-членами ЕАЭС в 2016 году

Страна	Барьер	Изыятие	Ограничение	Σ
Республика Армения	2	6	33	41
Республика Беларусь	3	7	33	43
Республика Казахстан	3	8	33	44
Кыргызская Республика	–	7	33	40
Российская Федерация	6	8	34	48

Шансы на успешное сопряжение ЕАЭС и ЭПШП повышает тот факт, что основной стрержень ЭПШП – Евроазиатская транспортная магистраль (ЕТМ) и ее северный, морской и южный маршруты – совпадают с евразийскими международными транспортными коридорами (МТК) «Восток – Запад» и «Север – Юг» [8].

Товарооборот между Китаем и странами ЕАЭС в 2017 году увеличился на 26%, до \$50,834 млрд. Быстрее всего рос объем торговли у Казахстана – на 38,5%, до \$7,727 млрд. Российско-китайская торговля показала рост на 25,7%, до \$39,784 млрд. Оборот Белоруссии с Китаем увеличился на 10,5%, до \$681,55 млн. Объем торговли между КНР и Киргизией вырос на 6,3%, до \$2,456 млрд. Однако объем армяно-китайской торговли уменьшился на 9%, до \$185,51 млн [9, 10].

Для создания эффективной транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году ЕАЭС необходимо решить следующие задачи:

- четко разграничить нормативно-регулирующие полномочия ЕЭК и правительств стран ЕАЭС, сделав процесс их взаимодействия транспарентным и инклюзивным, создать действенный механизм обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков стран ЕАЭС на рынки всех стран – участниц ЕАЭС;
- качественно изменить структуру транспортно-логистического рынка ЕАЭС с целью повышения степени интегрированности предоставляемых услуг с увеличением количества провайдеров логистики уровня 3PL и 4PL с нынешних 5% до 20–25%. Создать опорные сети МТЛЦ из 50–70 таких центров на внешних границах ЕАЭС и в узловых хабах внутри ЕАЭС.

- обновить парк транспортных средств;
- координировать все подходы стран ЕАЭС для реализации транзитного потенциала региона в системе евразийских МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг» на принципах мультимодальности, скорости, сохранности и высокой степени интегрированности транспортно-логистических услуг.

Развитие мультимодальной опции доставки в системе МТК ЕАЭС зависит также от повышения рентабельности автоперевозок, которое может быть достигнуто через снижение разницы стоимости авто- и железнодорожной транспортировки по территории ЕАЭС с нынешних 2–2,5 до 1–1,5 раза.

### Барьеры и ограничения

Для эффективного развития логистики в целом в ЕАЭС необходимо также в кратчайшие сроки устранить барьеры и ограничения внутри союза. По официальным данным, барьеры увеличивают издержки бизнеса на 15–30% от стоимости товаров, а их упразднение увеличит рост экономик стран – участниц ЕАЭС и их экспортный потенциал до 15% в год. Как отмечают эксперты, ограничения однозначно направлены против интересов не только предпринимателей, но и самих государств, интегрированных в общее экономическое пространство.

Отметим, что на каждую страну – участницу ЕАЭС в 2016 году приходилось 40 и более препятствий (барьеры, изъятия, ограничения), мешающих развитию общего рынка союза (см. табл. 1). Наибольшее их количество в России – 48 и Казахстана – 44, в Киргизии – 7 изъятий и 33 ограничения (общее количество 216). В 2017 году в «Белой книге» зафиксиро-

вано уже 60 согласованных всеми странами-участниками препятствий, существующих на внутренних рынках союза: 17 из них – изъятия, 34 – ограничения, а оставшиеся 9 – барьеры. В 2017 году ликвидировано 12 препятствий. В ближайшие два года будет устранено также 17 изъятий и ограничений, ведется постоянный активный диалог с государствами – участниками интеграционного объединения, обсуждаются механизмы и практические действия для формирования единого безбарьерного экономического пространства в ЕАЭС.

Основные ограничения (препятствия для свободного движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы в рамках функционирования внутреннего рынка союза, возникшие вследствие отсутствия правового регулирования экономических отношений, развитие которых предусмотрено правом союза) в сфере транспорта:

- отсутствие свободного доступа судов под флагом государств – членов к плаванию по внутренним водным путям государств – членов;
- несоответствие предельных 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 главных факторов, препятствующих реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС, является низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры союза.

Приоритетные блоки задач скоординированной транспортной политики ЕАЭС определены следующим образом:

- 1) создание общего рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ);
- 2) формирование и развитие евразийских транспортных коридоров, в том числе для реализации транзитного потенциала региона;
- 3) выработка единых подходов к развитию транспортно-логистической инфраструктуры региона, в том числе через создание современных логистических центров.

На заседании Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 года президентами стран ЕАЭС были утверждены основные направления и этапы реализации



(ОНЭР) скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС с выходом к 2025 году на полное снятие ограничений при осуществлении перевозок всеми видами транспорта внутри союза.

Сфера транспорта и логистики как одно из основных направлений евразийской экономической интеграции преимущественно регулируется на межгосударственном, а не наднациональном уровне Евразийской экономической комиссии (ЕЭК). Несмотря на это, уже достигнуты реальные результаты транспортной политики.

Отметим, что по уровню синхронизации регионального сотрудничества в области транспорта и логистики ЕАЭС компаративно уступает только ЕС, где действует полноценная единая транспортная политика на всех видах транспорта, тогда как страны АСЕАН, МЕРКОСУР и НАФТА ограничиваются лишь декларативными заявлениями о необходимости ее проведения [8].

Развитие рынка транспортно-логистических услуг в ЕАЭС также связано с эффективностью интеграции стран – участниц ЕАЭС. Интеграция в рамках ЕАЭС для Армении должна способствовать реализации двух крупных проектов, которые важны не только для Армении, но и для ЕАЭС. Это, во-первых, железная дорога «Армения – Иран» и, во-вторых, свободная экономическая зона на границе с Ираном, которая имеет для Армении стратегическое значение.

Строительство железной дороги «Армения – Иран» важно не только для Армении как способ преодоления транспортной изоляции страны и реализации своего транзитного потенциала, но и для ЕАЭС в целом как часть реализации проекта сопряжения ЕАЭС и ЭПШП и облегчения доступа в Иран и сопредельные страны.

В декабре 2017 года состоялось открытие первого этапа СЭЗ (свободная экономическая зона) «Сюник» в Мегри Сюникской области Армении, которая значима не только для Армении, но и для всего союза. Для Армении это будет означать наращивание торгово-экономических отношений с Ираном и другими странами региона, получение иностранных инвестиций, создание рабочих мест, повышение доли высокотехнологичной продукции, формирование роли Армении как моста между ЕАЭС и Грузией, и главное – между ЕАЭС и ЕС. Для стран ЕАЭС это также окно возможностей для выхода на рынок Ирана, Грузии, ЕС и ряда других государств. Отметим так-

же, что Армения пользуется системой льготных преференций GSP+, которая позволяет ей экспортировать более 6 тыс. наименований товаров собственного производства в страны ЕС по обнуленным или существенно уменьшенным таможенным пошлинам.

Строительные работы в зоне планируется осуществлять в два этапа. На первом этапе созданы минимальные необходимые условия для ее работы на площади до 2,5 га (административный комплекс, банковские офисы и терминалы, подготовлены площадки под строительство с подведением коммуникаций). На втором этапе планируется расширение территории на 70 га и создание всех необходимых условий для прибыльной деятельности. В ближайшие годы планируется привлечь 50–70 компаний, которые осуществят инвестиции на сумму в \$100–130 млн. В результате будет создано более 1 500 рабочих мест, а уровень экспорта товаров и услуг достигнет \$250 млн. Предполагается, что там будет действовать 100–120 компаний, выручка которых за 10 лет составит \$52 млн. Произведенную продукцию планируется экспортировать в Иран, страны ЕАЭС, Ближнего Востока, Туркменистан и другие. Общие инвестиции всех компаний за 10 лет планируется довести до \$350–400 млн.

## Выводы

Транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС – важный фактор развития евразийской экономической интеграции. Реализация стратегии модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры к 2025 году способно обеспечить повышение связности интегрирующихся стран и синергетический эффект для всех отраслей экономики союза, создать условия для его встраивания в глобальные цепочки стоимости, функционирующие на торговых направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. 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. Электронный ресурс. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf>

2. 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. Электронный ресурс: URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf>
3. Кузьмина Е.М. Экономическое развитие стран ЕАЭС и перспективы экономической интеграции до 2025 г. – М.: Российский совет по международным делам. – 24 с.
4. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. Электронный ресурс: URL: [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org)
5. Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2–1. – С. 120–124. Электронный ресурс: URL: <https://fundamental-research.ru/>
6. Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза. Январь-декабрь 2017 г. Аналитический обзор ЕЭК // Сайт Евразийской экономической комиссии. – 2017 г. Электронный ресурс: URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Documents/Indicators201612.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Indicators201612.pdf)
7. Социально-экономическая статистика ЕЭК // Сайт Евразийской экономической комиссии. Электронный ресурс: URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/national.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/national.aspx)
8. Кокарев К.А. «Шелковый путь» – стратегия развития современного Китая // «Один пояс – один путь»: ведущая стратегия внутренней и внешней политики Китая / под ред. К.А. Кокарева. – М.: РИСИ, 2016. – С. 75.
9. Алексеенкова Е.С., Глотова И.С., Девятков А.В. и др. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году / гл. ред. И.С. Иванов; Российский совет по международным делам (РСМД). – М.: НП РСМД, 2017. – 92 с.
10. Лисоволик Яр., Сутырин В. География стран Евразийского экономического союза: от вызовов к возможностям // Доклад международного дискуссионного клуба «Валдай», октябрь 2017. – М., 2017. – 18 с. ■

**KNAPP**

делаем сложное  
 простым

**AXELOT AX**  
 ИТ-КОНСАЛТИНГ И АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ

**SOLVO**

автоматизация  
 логистики

**comitas**  
 КОМПЛЕКСНАЯ АВТОМАТИЗАЦИЯ  
 ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

**СКЛАД  
 ЗА 90 ДНЕЙ**

**STILL**

Ведущий поставщик  
 интралогистических  
 решений

**ИНГОССТРАХ**  
*Ingosstrakh* 7

СТРАХОВАНИЕ В СЕДЬМОМ ПОКОЛЕНИИ

**ВСК** СТРАХОВОЙ ДОМ

**МТС**

**COMBiLiFT**  
 LIFTING INNOVATION

**Deutsche Messe**  
 Hannover · Germany

**HANNOVER  
 MESSE**

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ  
 СО СКОРОСТЬЮ  
 АЭРОФЛОТА

**АЭРОФЛОТ**  
 КАРГО