

УДК 338

**Особенности управления транспортными системами в рамках ЕАЭС\***

**Кудрявцева С.С.**

Доктор экономических наук, доцент,  
 профессор кафедры логистики и управления  
 Казанского национального исследовательского технологического университета

*В статье представлена характеристика транспортно-логистических потоков между странами ЕАЭС, в частности оборот внешней торговли, розничной торговли и грузооборот транспорта. Выявлены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы управления системой товаропотоков в странах ЕАЭС.*

*Ключевые слова: транспортная система, транспортно-логистические потоки, ЕАЭС, внешняя торговля, товароборот, грузооборот*

В условиях жестких американских и западноевропейских санкций в отношении Российской Федерации актуальность тематики определяет необходимость налаживания более плотного взаимодействия стран – членов ЕАЭС в транспортном сообщении в вопросах переориентации товарных и сырьевых потоков. Как показывает практика, повышение такого взаимодействия увеличивает взаимный товароборот стран, что в свою очередь, сказывается на взаимопроникновении экономик стран ЕАЭС. Так, по итогам 2021 г. экспорт товаров и услуг в страны не Союза (внешний экспорт) составил 525 648,9 млн долл. США и увеличился относительно 2015 г. на 40,8 %, по сравнению с 2020 г. – на 44,2 %; экспорт в страны Союза (внутренний экспорт) составил 72 611,3 млн долл. США и был выше уровня 2015 г. в 1,6 раза, 2020 г. – в 1,3 раза. В то же время растет и импорт товаров. Например, в 2021 г. стоимостной объем импорта из стран вне Союза (внешний импорт) достиг 318 526,8 млн долл. США, или 155,1 % к уровню 2015 г. и 122,8 % к уровню 2020 г.; стоимостной объем импорта из стран Союза (внутренний импорт) составил 71 439,5 млн долл. США, или 157,8 % к уровню 2015 г. и 131,5 % к уровню 2020 г. Данная статистика указывает, во-первых, на высокий потенциал взаимного развития в сфере внешнеторговых связей между страна-

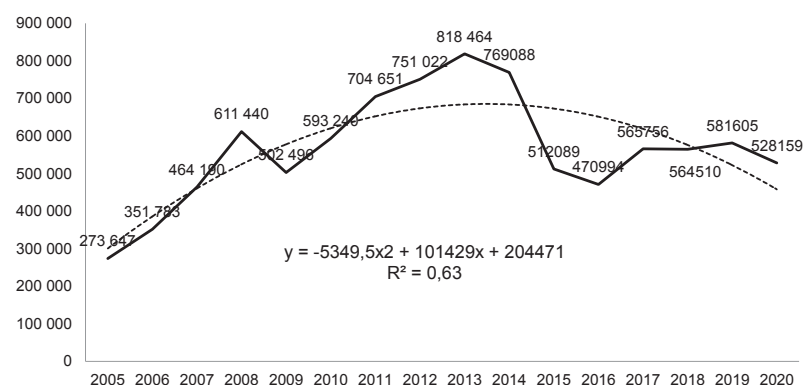
ми – участниками ЕАЭС, во-вторых, отражает чистый экспорт торговых операций.

Характер изменения оборота розничной торговли стран ЕАЭС имеет в длительной динамике отрицательный полиномиальный тренд второго порядка, где устойчивая тенденция его роста в 2009-2013 гг. сменилась снижением в последующие периоды времени (рис. 1).

При этом устойчивый рост демонстрирует показатель грузооборота между странами ЕАЭС, который в 2021 г. достиг 6 419 млрд тонно-км, превысив уровень 2005 г. на 25,8 %, 2015 г. – на 10,95 %, 2020 г. – на 5 % (рис. 2).

В структуре грузооборота 44,2 % приходилось на трубопроводный транспорт, 46,5 % – на железнодорожный, 7,4 % – на автомобильный и 0,1 % – на воздушный.

Следует отметить, что в структуре грузооборота ЕАЭС более 90 % приходится на Россию. Одна-



**Рис. 1. Динамика оборота розничной торговли ЕАЭС, млн долл. США [1]**

\* Исследование выполнено в рамках гранта Президента РФ по государственной поддержке ведущих научных школ РФ № НШ-1886.2022.2.

ко отмечаются некоторые изменения в структуре грузооборота по странам. Так, возросла доля Казахстана с 5,8 % в 2005 г. до 7,3 % в 2010 г. и 9,3 % в 2021 г.; доля Беларуси снизилась с 2,5 % в 2005 г., 2,4 % в 2010 г. до 1,9 % в 2021 г.; доля России также уменьшилась с 91,6 % в 2005 г. до 90,2 % в 2010 г. и 88,9 % в 2021 г. (рис. 3).

В структуре грузооборота России со странами – участниками ЕАЭС наибольшая доля приходилась на трубопроводный транспорт – 46,5 %, далее располагался железнодорожный – 46,3 % и автомобильный – 5 %.

В целом в российской экономике грузооборот транспорта в 2021 г. достиг 5701 млрд тонно-км, увеличившись по сравнению с 2020 г. на 5,5 %, по сравнению с 2010 г. прирост составил 20 %, с 2005 г. – 21,2 % (рис. 4).

Обращает на себя внимание, что линия тренда грузооборота в России полностью соответствует

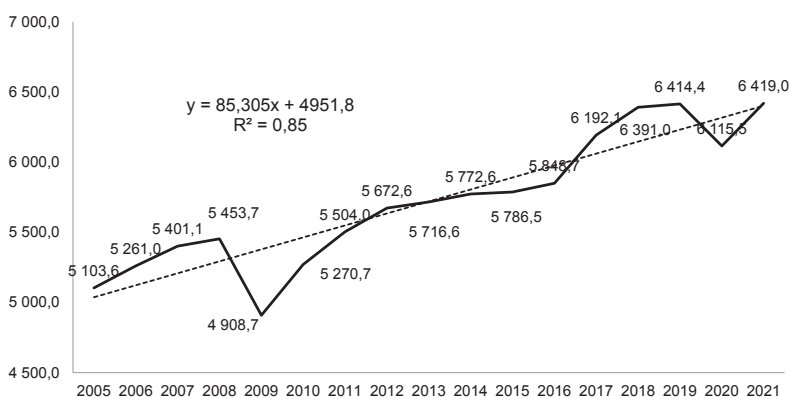


Рис. 2. Динамика грузооборота ЕАЭС, млрд тонно-км [1]



Рис. 3. Структура грузооборота ЕАЭС по странам, в % к итогу [1]

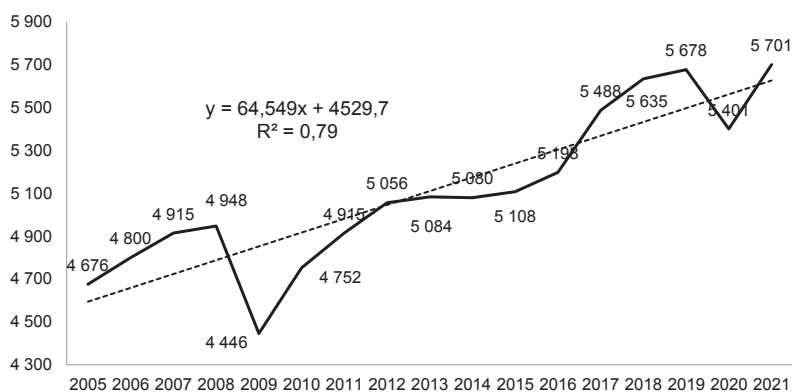


Рис. 4. Динамика грузооборота России, млрд тонно-км [1]

линии тренда грузооборота ЕАЭС, что позволяет заключить, что тенденции в изменении транспортных потоков во многом определяются состоянием российского рынка грузоперевозок, а это приобретает еще большую ценность в условиях санкционного давления со стороны стран Запада и США на развитие торговых отношений, что ставит в необходимость переориентации потоков в восточное направление и, как следствие, способствует дальнейшему росту грузооборота со странами – участниками ЕАЭС.

Обобщение научной литературы по проблематике управления системой товаропотоков в странах ЕАЭС позволило провести SWOT-анализ, по итогам которого были обобщены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы в данной сфере деятельности [2-5].

1) Сильные стороны:

- наличие собственной доставки за счет собственного парка транспортных средств;
- наличие собственной системы контейнерных перевозок;
- упрощенный таможенный контроль;
- гибкая система ценообразования.

2) Слабые стороны:

- сравнительно низкая скорость доставки;
- сравнительно низкая эффективность работы логистической системы в странах ЕАЭС;
- отсутствие комплексной информационной системы в рамках ЕАЭС.

3) Возможности:

- подключение к электронной цифровой системе ЕАЭС;
- обмен ресурсами, знаниями и компетенциями между странами ЕАЭС;
- расширение товарооборота и укрепление кооперационных связей в условиях санкционного давления со стороны США и стран Западной Европы.

4) Угрозы:

- отсутствие современной и единой информационной системы, способной интегрировать в себя другие системы всех стран ЕАЭС;
- изменение политики стран ЕАЭС (обострение противоречий между странами ЕАЭС);
- санкционное давление на страны ЕАЭС.

Одной из проблем в управлении транспортными системами в рамках ЕАЭС являются риски ухудшения взаимоотношений между странами ЕАЭС, которые необходимо нивелировать. Для решения данной проблемы нужно вне-

дрить систему страхования данных логистических рисков, что позволит снизить их негативное влияние. Также практическим инструментом решения данной проблемы может являться прикладное программное обеспечение для управления рисками, что позволит прогнозировать и сглаживать риски данного типа.

Другой выявленной проблемой является проблема низкой скорости доставки в странах ЕАЭС по причине малого количества представительств транспортных компаний на их территориях. Для решения данной проблемы необходимо открытие новых представительств по франчайзинговой схеме. Для снижения удельных затрат на перевозку нужно провести автоматизацию управления транспортом при помощи 1С ERP и 1С TMS систем.

Полагаем, что обозначенные особенности и перечень предлагаемых мероприятий по снижению угроз и слабых сторон в рамках транспортно-логистических потоков между странами ЕАЭС позволит повысить эффективность кооперации, логистики и конкурентоспособности экономики данных государств в целом.

Считаем, что представленное в статье исследование является логическим продолжением изучения тематики развития кооперационных связей с государствами Юго-Восточной Азии, стран Азиатско-тихоокеанского региона как фундамента для формирования и развития долгосрочных партнерских отношений в условиях формирования нового интегрального уклада, характеризуемого, с одной стороны, сменой технологического уклада, с другой – сменой системы институтов, определяющих воспроизводство национальных и мировой экономик (мирохозяйственный уклад).

### Литература:

1. Евразийская экономическая комиссия. – URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/tradestat/time\\_series/Pages/default.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/time_series/Pages/default.aspx)
2. Айткеев А.А., Джаныбеков У.Д., Айткеева А.А. Решение ключевых проблем интеграции предприятий евразийского экономического союза (ЕАЭС): проведение в ЕАЭС пакетной интеграции предприятий ЕАЭС // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 3(92). – С. 131-134.
3. Пискунов А.А., Ивасечко М.А., Шпонарский И.В. Модель и метрики пространственного развития ЕАЭС (от эффективности к состоятельности развития ЕАЭС) // Право интеллектуальной собственности. – 2018. – № 4. – С. 33-38.
4. Уханов А.И., Ушакова А.В. Совершенствование мер по предотвращению ввоза контрафактной продукции, применяемых таможенными органами ЕАЭС // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. – 2020. – № 9. – С. 31-38.
5. Кудрявцева С.С. Перспективы внедрения модели открытых инноваций в сфере нанотехнологий // Вестник Казанского технологического университета. – 2014. – Т. 17. – № 9. – С. 394-399.

## Features of Management of Transport Systems Within the EAEU

*Kudryavtseva S.S.  
Kazan National Research Technological University*

*The article presents the characteristics of transport and logistics flows between the EAEU countries, in particular the turnover of foreign trade, retail trade and transport freight turnover. The strengths and weaknesses, opportunities and threats of managing the system of goods flows in the EAEU countries are identified.*

*Key words: transport system, transport and logistics flows, EAEU, foreign trade, trade turnover, freight turnover*

