

## ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА ЕАЭС

**А. Р. Кузнецова, А. С. Мисоченко**

*ГУО «Институт бизнеса Белорусского  
государственного университета», г. Минск;  
alinakuznecovaru@gmail.com, misochenkoas@gmail.com;  
науч. рук. – Н. Б. Буцанец, канд. экон. наук, доц.*

В статье рассмотрен потенциал транспортно-логистического сектора ЕАЭС. Основные проблемы, с которыми сталкивается транспортно-логистический сектор стран, входящих в ЕАЭС, а также предложены варианты их решения.

**Ключевые слова:** логистика ЕАЭС, проблемы логистики ЕАЭС.

С созданием ЕАЭС евразийская интеграция вышла на этап, подразумевающий не только координацию таможенно-логистической политики, но и формирование единого транспортного пространства, создание евразийских транспортных коридоров, логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки. Несомненно, с начала создания единого транспортного пространства ЕАЭС добился не малого количества преимуществ для стран-участниц, но потенциал транспортно-логистического сектора стран ЕАЭС в настоящее время остается недоиспользованным.

Дальнейшее развитие позволило бы не только увеличить объем грузопотока между Европейским союзом, ЕАЭС и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, но и облегчило бы международную торговлю между этими тремя регионами и внесло значительный вклад в социально-экономическое развитие территорий вдоль основных транспортных потоков. Это особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю, поскольку пять из шести стран ЕАЭС не имеют его, а морской транспорт в настоящее время доминирует в торговле между европейскими странами. Например, по данным Международного института прикладного системного анализа (IIASA) на долю морских перевозок приходится около 98% всех грузов, перевозимых между странами ЕС и Китаем.

Анализируя потенциал транспортно-логистического сектора стран ЕАЭС, следует отметить, что существующая физическая транспортно-логистическая инфраструктура, имеющаяся в странах ЕАЭС, по существу, достаточна для того, чтобы справиться с грузопотоками из Европейского союза в Азиатско-Тихоокеанский регион и обратно. Например, по оценкам Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития, внутренние железнодорожные сети стран ЕАЭС и Китая, а также их пропускная способность удовлетворяет текущие потребности международного транзита грузов по оси Китай – ЕАЭС – ЕС.

В то же время существует еще достаточное количество проблем, которые необходимо решить, и ограничений, которые необходимо устранить для дальнейшего развития транспортных связей, в том числе транзитных грузопотоков, по территории ЕС – ЕАЭС – Азиатско-Тихоокеанская ось.

Ограничения и барьеры подразделяются на две группы:

Физические барьеры – инфраструктура, оборудование, логистика и т.д.

Технологические барьеры – пограничные и таможенные, барьеры задержки, административно-правовые, барьеры ограничения информационных потоков и обмена и т.д.

Разберем основные проблемы.

В первую очередь, инфраструктура. Транспортная инфраструктура давно устарела как морально, так и технически: нерациональные железнодорожные пути, снижающие скорость доставки; старые вагоны. Одним из основных решений должна являться модернизация, которую некоторые страны все еще не спешат проводить. ЕАЭС характеризуется низкой плотностью действующих путей сообщения (а чем ниже данный показатель, тем ниже уровень транспортного обслуживания хозяйственных объектов, тем хуже развитие путей сообщения).

Еще одной проблемой является принцип резидентства, который существовал в Таможенном кодексе Таможенного союза и был сохранен в Таможенном кодексе ЕАЭС. В общем виде данный принцип закрепляется в статье 449, иными словами, подавать декларацию участник внешнеэкономической деятельности может только в таможенный орган своей страны. Однако, текст данной статьи Кодекса предполагает в дальнейшем создание наднационального нормативного акта, который позволит декларанту одной страны выпускать свой товар в таможенном органе другого государства-члена ЕАЭС. Эта возможность активно обсуждается на протяжении последних нескольких лет, но на пути принятия решения возникают все новые препятствия, которые связаны в основном с валютной политикой стран.

Довольно часто случаются ситуации, когда принцип резидентства является причиной сильного удорожания логистики и стоимости перевозки. Предположим, что головной офис компании находится в одной стране ЕАЭС (т. е. юридическое лицо зарегистрировано в данной стране, является ее резидентом), а завод-производитель расположен в другой стране ЕАЭС, тогда данная компания должна будет сперва ввезти товар в страну, в которой находится головной офис, чтобы впоследствии его экспортировать за пределы территории ЕАЭС. Среди преимуществ отмены принципа резидентства на первый план выдвигаются очевидная

гибкость цепочек поставок, упрощение процедуры уплаты и возмещения НДС. Все это существенно сокращает затраты участников ВЭД. Однако в настоящий момент отмена принципа резидентства и либерализация валютного регулирования в ЕАЭС связана с определенными трудностями. Взимание косвенных налогов при ввозе — главный фактор, который препятствует реализации отмены принципа резидентства.

Следующей проблемой является отсутствие глобальной цифровизации секторов ЕАЭС. На 2020 год в моду вошла цифровизация всех систем и процессов, в том числе и логистики. Отсутствие цифровизации логистических систем в транспортно-логистической политике ЕАЭС говорит о стагнации. Положительный эффект может быть получен не только за счет прямого вклада цифровой экономики в ВВП государств-членов ЕАЭС, но и за счет повышения эффективности экономических процессов с помощью цифровой трансформации инфраструктур и систем управления. Основными инструментами трансформации в случае транспортно-логистического сектора являются электронный документооборот, системы цифровой маркировки и отслеживания товаров, системы информационного обмена, создание цифровых транспортных коридоров и т. д.

Только сейчас ЕАЭС задумался о цифровизации логистики. Премьер-министры всех пяти стран – участниц Евразийского экономического союза подписали договор о единой экосистеме цифровых транспортных коридоров. Проблема связана с так называемым механизмом “единого окна”, основанным на выравнивании логистики и цифровой архитектуры внешнеторговых операций, реализуемых государствами-членами ЕАЭС. Существует необходимость решения проблемы выявления субъектно-объектного содержания, структуры и специфики управления логистической системы ЕАЭС в условиях цифровизации экономики. Для государств-членов ЕАЭС цифровая платформа может стать инструментом, позволяющим решить проблему перегрузки пограничных пунктов пропуска и тем самым ускорить таможенные процедуры экспортно-импортных операций, сделав их более прозрачными и гибкими. Общие затраты на проект – 10 млрд. руб. Евразийская экономическая комиссия оценивает экономический эффект в 50–150 млрд. руб. к 2025 г.

Также наиболее проблемным моментом является эффективность таможенных процедур для большинства членов ЕАЭС. Международные аналитики подчеркивают обилие документов для подачи заявки, сохранение процедуры физического досмотра товаров, длительность процедур таможенного оформления. Это приводит к медлительности процедуры таможенного оформления, особенно ветеринарного и фитосанитарного контроля, качество инфраструктуры и простота организации по-

ставок. Данные проблемы могут быть решены с помощью виртуальных логистических возможностей, частично сочетающих возможности и инвестиционные возможности логистических провайдеров, что позволит улучшить ситуацию и во втором направлении.

Страны ЕАЭС обладают достаточным потенциалом для формирования и развития единой логистической системы как механизма активизации экономических взаимоотношений в рамках интеграционного объединения. При этом особое значение имеет возможность использования транспортных интермодальных коридоров № 2 «Восток-Запад» и № 9 «Север-Юг» и железнодорожных маршрутов Е-10, Е-20, Е-24, Е-30, Е-50, Е-60 в общем товарообороте между Европой и Азией, что, по мнению экспертов, могло бы переключить на рынок ЕАЭС 10–15 % грузооборота, сократить время доставки в 2–3 раза по сравнению с морским путем, снизить затраты в дистрибуции на 30–40 %.

Новая стадия интеграционного объединения предусматривает завершение первых двух этапов: создание полноценного Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП). Между тем проблемы, связанные с незавершенностью предыдущих процессов, негативно отражаются на функционировании ЕАЭС в настоящее время. С. Сидорский (член Коллегии по промышленности и агропромышленному комплексу Евразийской экономической комиссии) отмечает, что государства-союзники не готовы в полной мере к сближению переговорных позиций: не соблюдают права ЕАЭС, оставляют в силе право применения национальных изъятий, т.е. применяют в одностороннем порядке национальное законодательство на временной основе, используя пробелы либо нормы в законодательстве ЕАЭС, все это – «проблемы роста».

Для наиболее рационального использования логистического потенциала в рамках ЕАЭС целесообразно ускорить следующие процессы: создание единой транспортно-логистической компании, координирующей и регулирующей логистические потоки на рынке интеграционного объединения; создание единого таможенного портала ЕАЭС; переход к единому нефтегазовому и электроэнергетическому рынкам, единому транспортному пространству и рынку транспортных услуг; создание единой инфраструктуры интегрированного рынка в рамках внутренних границ; гармонизацию кредитно-финансовой системы; унификацию нормативно-правового регулирования государств-участников ЕАЭС.

#### **Библиографические ссылки**

1. Новости ЕАЭС // Таможенно-логистический портал «Виртуальная таможня» [Электронный ресурс]. <http://vch.ru/event/category/117.html?year=2019&month=9>. – Дата доступа: 12.09.2020.