

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № 1 / 2023, Vol. 15, Iss. 1 <https://esj.today/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/21ECVN123.pdf>

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Джабиев, А. П. Системный подход к качественным изменениям таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС / А. П. Джабиев // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № 1. — URL: <https://esj.today/PDF/21ECVN123.pdf>

**For citation:**

Dzhabiev A.P. A systematic approach to qualitative changes in the Customs and Transport and logistics infrastructure of the Eurasian Economic Union. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(1): 21ECVN123. Available at: <https://esj.today/PDF/21ECVN123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

**Джабиев Александр Петрович**

Независимый исследователь

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: alanirov2016@yandex.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3199-2554>

РИНЦ: [https://www.elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=310812](https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=310812)

WoS: <https://www.webofscience.com/wos/author/rid/B-4718-2017>

Google Академия: <https://scholar.google.com/citations?user=Gax97kAAAAJ>

## Системный подход к качественным изменениям таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС

**Аннотация.** Стремительное развитие международных перевозок и динамичное возрастание объемов товарообмена стран Евразийского экономического союза показывают, что с каждым годом явно прослеживается непропорциональность таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры между странами государств-членов данного регионального объединения. Благодаря месторасположению своей огромной территории Евразийский экономический союз располагает масштабными возможностями и ресурсами для развития международных транзитных перевозок. Огромная протяженность дорожных магистралей, разнообразие климатических, географических, инфраструктурных условий требуют совершенствования таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры, не отвечающей современным требованиям. Развитие такой неблагоприятной тенденции обращает на себя повышенное внимание возрастающая транспортная нагрузка на транспортные коридоры и крупные города стран Евразийского экономического союза. Посвящая представленную работу данным проблемам, автор анализирует текущее состояние таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе, выявляет основные факторы, препятствующие эффективному развитию рассматриваемой проблемы. Автором предложены рекомендации по совершенствованию таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры, обустройству таможенной территории Евразийского экономического союза. Автор предлагает создать высоко развитую таможенную и транспортно-логистическую инфраструктуру, позволяющую повысить привлекательность таможенных и транспортно-логистических услуг, оказываемых отечественными транспортно-экспедиционными компаниями. Обосновывается идея о создании новых объектов таможенной инфраструктуры в приграничных зонах государств-членов Евразийского экономического союза для эффективного социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности.

**Ключевые слова:** Евразийский экономический союз; таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура; мировая экономика; глобальные цепочки; транспортные коридоры; интеллектуальный пункт пропуска

### Введение

В Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС) особое место занимает таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура, являющаяся неотъемлемой частью государственной политики, регулирует порядок единого таможенного регулирования, свободного перемещения товаров между территориями государств-членов без применения таможенного декларирования и государственного контроля за исключением случаев, предусмотренных Договором о ЕАЭС. Таможенная политика ЕАЭС провозглашает свободу перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведения скоординированной, единой политики в сфере экономики и торговли.

На таможенную политику ЕАЭС возлагается реализация важнейших задач, ориентированных на создание условий для полномасштабной трансформации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры и обеспечения единого таможенного регулирования в ЕАЭС. Возможным следствием развития инфраструктуры является не только увеличение мобильности факторов производства и интенсификации деловой активности, но и включение большего числа фирм в региональные и международные цепочки добавленной стоимости, что зачастую выгодно как производителям, так и потребителям [1, с. 52].

Таможенное сотрудничество Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) проводит кардинальные изменения и вступает в новую фазу своего развития, основным фактором которого становится создание оригинальной операционной модели таможни, способной оперативно реагировать на меняющиеся условия. Страны-члены ЕАЭС стирают границы во взаимодействии таможенных служб для создания таможенного пространства доверия. Такое взаимодействие обеспечит уровень безопасности и стабильности, минимизирует убытки бизнес — сообщества и государств, предоставляет возможность занять ведущее положение в международной таможенной системе. ЕАЭС доказал свою устойчивость «как один из крупнейших мировых экономических союзов, является ключевым фактором успешного развития не только стран-членов ЕАЭС, но и всего постсоветского пространства» [2].

Попросту можно констатировать, что происходит объективные факторы становление и расширение постсоветской интеграции, благодаря чему постепенно возрождаются утерянные в начале 90-х годов прошлого столетия экономические связи. Исходным стратегическим направлением становится повышение конкурентоспособности национальных экономик, в том числе, модернизация транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, являющейся важнейшим фактором, источником социально-экономического развития государств-членов данного регионального объединения.

Актуальность исследования таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры обусловлена необходимостью рассмотрения места ЕАЭС в системе мирохозяйственных связей в контексте перемещения внешнеторговых потоков через таможенные территории сопредельных государств. Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура в рамках ЕАЭС является связующим звеном в системе мирохозяйственных связей, служит важнейшим условием формирования современных высокотехнологичных продукций, возрастания инвестиционной привлекательности и привлечения трудовых ресурсов в данном региональном объединении. Известно, что «без развитой инфраструктуры невозможен дальнейший существенный рост объёмов взаимной торговли и, как следствие, углубление экономической интеграции» [3, с. 59].

Именно свободное перемещение товаров и транспортных средств, услуг, капитала и рабочей силы, являющиеся базовыми и основополагающими составляющими мировой экономики, находятся не в меньшей степени в зависимости от уровня состояния и развития современной транспортной и таможенной инфраструктуры. Дальнейшее усиление воздействия глобальных тенденций на социально-экономическое развитие государств-членов ЕАЭС будет происходить в условиях острой конкурентной борьбы на мировом рынке, повышения роли инновационных факторов развитых стран и трансформации мирового экономического порядка.

### Цель и задачи статьи

Цель представленной работы заключается в комплексном подходе к оценке дальнейшего развития и совершенствования таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС. Для достижения поставленной цели автором были сформулированы и решены следующие задачи:

- охарактеризовать современное состояние таможенной и транспортно-логистического комплекса ЕАЭС, изучив особенности и проблемы рассматриваемой проблемы;
- раскрыть необходимость модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры в контексте санкционной политики и геополитической нестабильности на постсоветском пространстве;
- на основе системного подхода оценить влияние евразийской экономической интеграции на проведение качественных изменений в сфере таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС как системы, а также выявить перспективные направления развития.

### Методология

Методологической основой исследования послужил системный подход к применению положений диалектического метода познания, способствующего комплексному исследованию основных тенденций и перспектив совершенствования таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры в рамках евразийской экономической интеграции. Анализировались материалы Высшего Евразийского экономического совета, Евразийской экономической комиссии по развитию и совершенствованию таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры, а также научные труды современных отечественных учёных, посвященные рассматриваемой проблеме.

Необходимость оптимизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС сопряжено с тем, что в краткосрочной и долгосрочной перспективе формируется качественно новая ситуация в области интеграции в мирохозяйственные связи по сравнению с предшествующим периодом. Это обусловлено как системными трансформациями в глобальной экономике и внешнеэкономических отношениях государств-членов ЕАЭС, так и необходимостью перехода их экономик на инновационный путь развития. К тому же, «кризис сильно затронул глобальные производственно-сбытовые цепочки. Ввиду межстрановой географической протяженности и производственной взаимосвязанности они оказались наиболее уязвимыми от шоков, срывов в поставках и сбоев в работе» [4, с. 20].

Поэтому в условиях кардинальных социально-экономических трансформаций, направленных на интеграцию государств-членов ЕАЭС в глобальную экономику, существенно возрастает роль и значение транспортной и таможенной инфраструктуры как одного из

основополагающих условий устойчивого развития экономики. Данная тенденция обусловлена тем, что формирующийся процесс углубления международного сотрудничества требует наращивания инфраструктурного обеспечения для эффективного развития внешнеэкономических связей государств-членов ЕАЭС. Специфические особенности транспортной и таможенной инфраструктуры как сферы формирования и развития внешнеэкономической деятельности заключается в том, что сама инфраструктура не производит материальных ценностей, а принимает активное участие в их создании, способствует производству товаров и технологии, доставляя готовую продукцию конечному потребителю. С учетом этих объективных тенденций для ЕАЭС развитие и совершенствование таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры как составная часть мирохозяйственных связей, является материальным носителем между государствами, и имеет определяющее значение. Эффективное функционирование ЕАЭС невозможно без развития транспорта, инфраструктуры и логистики, так как «...транспорт является системообразующей инфраструктурной отраслью экономики и обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, содействует социально-экономическому развитию государства и реализации его стратегических национальных приоритетов...» [5, с. 152].

Мировая практика показывает, что эффективная техническая оснащенность транспортных коридоров, хорошо развитая транспортная система служат стимулирующим фактором размещения производительных сил и привлечением человеческих ресурсов для создания материальных ценностей. Данная тенденция требует динамичного и сбалансированного развития транспортной и таможенной инфраструктуры, играющей важнейшую роль в расширении перспектив социально-экономического развития ЕАЭС.

#### Роль транспортной и таможенной инфраструктуры для развития экономики

Независимо от того, что «страны ЕАЭС обладают различным потенциалом и находятся на разных стадиях развития и реиндустриализации с точки зрения сложившихся эколого-социально-экономических систем» [6, с. 143], развитие таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры представляет особый интерес ввиду большой протяженности территории и необходимости ее объединения с помощью эффективного развития транспортной системы и промышленности, ибо «потребности народного хозяйства предполагают регулярное создание или обновление крупных объектов инфраструктуры, в частности, транспортной» [7, с. 31].

Исходя из данного постулата, развитие транспортной и таможенной инфраструктуры имеет первостепенное значение для вхождения в глобальную инфраструктурно-экономическую среду. Формируя оптимальные условия для перемещения товаров, капиталов и услуг, а также мобильности населения и факторов производства, транспортно-логистическая и таможенная система является ключевым элементом в системе развития глобальной экономики, обеспечивающим ее целостность и единство. Именно создание и строительство транспортно-логистической инфраструктуры послужило поводом образования мирового рынка транспортных услуг и единого транспортного коридора глобального мирового хозяйства.

«Развитие современного таможенно-логистического каркаса международных транспортных коридоров является необходимым условием для увеличения внешнеторговых отправок и привлечения транзитных грузопотоков» [8, с. 492]. Географическое положение стран ЕАЭС позволяет оптимизировать транспортно-логистические маршруты глобального значения благодаря созданию оптимальных условий для транзитных перевозок, транспортная и логистическая отрасль становится положительным фактором, ключевым звеном устойчивого развития экономики стран ЕАЭС.

Располагая природно-экономическим потенциалом, ЕАЭС на фоне возрастающих масштабов развития совершенства экспортно-импортных операций высокотехнологичными товарами международные транспортные коридоры «Восток-Запад» и «Север-Юг» становятся одной из основополагающих концепций наращивания сухопутного транзита по территории ЕАЭС. Основным преимуществом сухопутного транзита является оперативная доставка товаров, минимизация таможенных формальностей в рамках единой таможенной территории ЕАЭС. По мнению экспертов, «географическое и геоэкономическое положение стран Союза обуславливает его значительный транзитный потенциал на маршруте Европа — Азия. Ставка делается на развитие железнодорожных контейнерных перевозок (около 80 % грузов между Европой и Азией перевозится в контейнерах)» [9, с. 27].

По территории ЕАЭС проходят два международных транспортных коридора: «Север — Юг» и «Запад — Восток». Международный транспортный коридор «Север — Юг» — ключевой меридианный коридор евразийского транспортного каркаса с большими перспективами. Транспортный коридор в основном состоит из Транссибирской магистрали, пересекающая полностью Россию. Транспортная магистраль «Запад — Восток» способствует выходу на востоке к железнодорожным узлам Казахстана, Китая, Монголии, через российские порты — в Японию, Корею, а на западе — в страны Европы через российские и белорусские порты и пограничные пункты и станции.

Кроме того, формирование международного автомобильного коридора «Западная Европа — Западный Китай» наряду с началом функционирования Объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок позволяют составить основу для переориентации экономики Китая, снижения социальной напряженности внутри страны и предотвращения угроз продовольственной безопасности [10, с. 82].

Ожидается дальнейший рост железнодорожного контейнерооборота между ЕС и Китаем (с транзитом через ЕАЭС). Для привлечения дополнительного грузопотока между ЕС и КНР странам ЕАЭС необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров [11].

В последние годы транспортная отрасль постепенно приспосабливается к новым экономическим условиям, осуществляется формирование благоприятных условий для нормального функционирования многих видов транспорта. Но вместе с тем по ряду направлений наметились тенденции, не отвечающие современным требованиям транспортно-логистической политики, не в полной мере отвечают существующим потребностям и перспективам развития ЕАЭС. С расширением внешнеторговой деятельности и повышением товаропотоков потребности в транспортных услугах существенно возрастают, благодаря чему ныне функционирующие транспортно-логистическая и таможенная инфраструктуры уже не в состоянии обеспечить потребности экономики, так как значительная часть объектов инфраструктуры морально и физически устарела, она стала технически непригодной для дальнейшей эксплуатации.

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного Союза от 22.06.2011 года № 688 «О типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС, классификации пунктов пропуска через таможенную границу ЕАЭС», пункты пропуска через внешнюю границу Союза классифицируются по виду международного сообщения на: автомобильные (автодорожные), железнодорожные, морские, речные (озерные), воздушные, пешеходные и смешанные.

Распределение функционирующих пунктов пропуска на внешней границе государств-членов ЕАЭС по состоянию на 01.01.2022 г. представлено следующим образом (табл. 1):

Таблица 1

**Распределение функционирующих пунктов пропуска на внешней границе государств-членов ЕАЭС по состоянию на 01.01.2022 г.**

		Автомобильные (автодорожные)	Железнодорожные	Морские	Речные (озерные)	Воздушные	Пешеходные	Смешанные	Всего пропусков
1	Армения	5	1	—	—	2	—	—	8
2	Белоруссия	26	15	—	3	7	—	—	51
3	Казахстан	14	6	3	—	18	—	—	41
4	Кыргызстан	8	4	—	—	2	—	—	14
5	Россия	79	37	57	2	81	1	6	263

*Источник: Департамент таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза 2021 год. [https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/22e/1nfoMat\\_EAEU\\_CID\\_20220101.pdf](https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/22e/1nfoMat_EAEU_CID_20220101.pdf) (eaeunion.org)*

Всего на территории государств-членов ЕАЭС на таможенной границе ЕАЭС установлено 377 функционирующих пунктов пропуска.

Существенное значение имеет реализация инфраструктурных проектов ЕАЭС, сопряженных с расширением пассажирских и грузовых перевозок, проведением мероприятий, чтобы эффективность работы компании повысилась на более высокий уровень. Для реализации этих ключевых направлений необходимым условием становится системный подход к благоустройству и инженерному обеспечению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров на внешней границе государств-членов Союза в целях унификации и гармонизации таможенных формальностей. Системный подход к модернизации таможенной транспортно-логистической инфраструктуры будет способствовать организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС по следующим ключевым направлениям:

- обеспечение соблюдения безопасности цепей поставок при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС;
- налаживание свободной взаимовыгодной трансграничной торговли государств-членов ЕАЭС;
- применение современных систем технического оборудования и аппаратуры, позволяющего осуществлять проверку грузов без необходимости открытия транспортных средств или разгрузки в местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС;
- строгое выполнение норм и правил международных договоров и соглашений, заключенных между странами-членами по обеспечению соблюдения запретов и ограничений в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

Если говорить о состоянии современной транспортной инфраструктуры в рамках ЕАЭС, то отличительной её особенностью является неэффективное функционирование и низкий ее уровень развития в условиях разразившегося финансово-экономического кризиса, способствовавшего физическому и моральному износу материально-технической базы. Являясь связующим звеном вывода национальных экономик государств-членов ЕАЭС из

финансово-экономического кризиса, транспортная инфраструктура стала практически сдерживающим фактором экономического прогресса. Изношенное состояние транспортно-логистической инфраструктуры и отсутствие оптимальной взаимосвязи транспортных коридоров не могут обеспечить свободное перемещение расширяющихся товаропотоков через таможенную границу ЕАЭС. Возрастание и развитие внешнеторгового оборота с каждым годом наращивает неритмичность транспортного и таможенного инфраструктурного развития между государствами-членами, благодаря чему слаборазвитая и неконкурентоспособная транспортная инфраструктура способствует повышению излишней транспортной нагрузки на крупные города ЕАЭС.

По информации департамента транспорта и инфраструктуры ЕАЭС, по территории ЕАЭС действует крупнейшая сеть трансконтинентальных международных транспортных коридоров, в состав которой входят автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути сообщения и воздушные трасс. Страны ЕАЭС проводят согласованную транспортную политику для последовательной организации единого транспортного и таможенного пространства на таких основополагающих и базовых принципах как конкуренция, безопасность, надежность и доступность. Созданное Единое экономическое пространство в рамках ЕАЭС способствует созданию конкурентных преимуществ для всех маршрутов на его территории, поскольку единые таможенные правила ускоряют и упрощают совершения таможенных операций при транзите товаров и позволяют сократить сроки доставки [12, с. 49]. Однако в транспортной отрасли ЕАЭС есть ещё много нерешенных вопросов, сопряженных с отсутствием общих, связующих без отрыва магистральных коридоров между странами, носят разъединительный характер. Эти негативные тенденции сопряжены с нынешним состоянием транспортной и таможенной инфраструктуры, характеризующейся отсутствием ряда перспективных направлений, обеспечивающих поддержку необходимых структурных сдвигов в транспортной и таможенной политике.

В этой связи участники, занимающиеся международными перевозками грузов не в состоянии использовать имеющиеся потенциал и ресурсов для полноценного выстраивания оптимальных логистических цепочек. Разрыв и отсутствие единых коммуникационных коридоров нередко способствует транспортной изолированности отдельных государств ЕАЭС. Для устранения изолированности и отсутствия взаимосвязи между транспортными коридорами необходимо выработать согласованную позицию на международных площадках в целях продвижения общих интересов по реализации транзитного потенциала ЕАЭС.

Решением Высшего Евразийского экономического совета от 16.10.2015 г. № 28 предусмотрена унификация законодательства государств-членов ЕАЭС в сфере транспортной и таможенной инфраструктуры для интеграции транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему и расширения участия государств-членов в крупных международных транспортных проектах. В частности, в документе говорится, что «ключевую роль играют стимулирование создания единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг, повышение качества транспортных услуг, совершенствование таможенных, пограничных процедур и процедур транспортного контроля с учетом функциональных возможностей видов транспорта». Решение предлагает процесс упрощения совершения таможенных операций, формирования выгодных логистических цепочек, исполнения контрактных обязанностей на ввоз на территорию страны члена ЕАЭС и вывоз с такой территории товаров, чтобы минимизировать финансовые издержки участников ВЭД.

Для реализации данного документа принципиально важное значение для ЕАЭС имеет конструктивные системные подходы к формированию консолидированного решения по совершенствованию таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры, а также

принятие мер по дальнейшему укреплению и развитию мультимодальных транспортных коридоров.

Сравнительный анализ Департамента таможенной инфраструктуры Евразийской экономической комиссии свидетельствует, что ежегодный грузооборот стран по видам пунктов пропуска показывает близкие значения грузооборота для железнодорожных пунктов пропуска России, Казахстана и Белоруссии. При этом анализ усредненных данных для автомобильных пунктов пропуска выявил значительно более высокую интенсивность грузооборота товаров в Белоруссии и Кыргызстана (в 4–5 раз), по сравнению с интенсивностью на аналогичных автомобильных пунктах пропуска Армении, России и Казахстана.

Важнейшим ресурсом перехода на унифицированную систему прежде всего автомобильного транспортного контроля является существенное снижение сроков таможенного контроля, если на перевозимые товаропотоки предоставлена оперативная информация о том, что эти товары не являются рисковыми, нет потребности осуществления внеочередной проверки документов или досмотра, а также не подлежат ветеринарному, фитосанитарному, санитарно-карантинному контролю.

### **Тенденции применения передовых технологий в целях увеличения пропускной способности пунктов пропуска**

Доминирующими параметрами эффективного функционирования таможенной инфраструктуры является инженерная обеспеченность пунктов пропуска. Недостаточная обеспеченность технической базой таможенных служб послужит к промедлению времени для своевременного совершения таможенных процедур досмотра и пропуска грузопотоков.

В соответствии со ст. 353 Таможенного кодекса ЕАЭС под таможенной инфраструктурой понимается совокупность зданий, сооружений, помещений, открытых площадок, оснащенных техническими средствами таможенного контроля, инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения (элементы таможенной инфраструктуры), и объектов социального назначения, обеспечивающих деятельность таможенных органов.

Элементы таможенной инфраструктуры располагаются в следующих местах:

1. Места перемещения товаров через таможенную границу Союза.
2. Места размещения таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных органов государств-членов.
3. Иные места, на территории которых могут совершаться таможенные операции и может проводиться таможенный контроль.

Следует отметить, что в настоящее время состояние таможенных пунктов пропуска и приграничной таможенной и транспортной инфраструктуры не соответствуют международным стандартам. С учетом сложившихся обстоятельств следует обозначить неблагоприятные факторы, связанные со многими продолжительными и усложненными процедурами контроля при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС. Наблюдается достаточно большой объем контрольных операций, влияющих на проведение единой системы таможенного и транспортного контроля при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС. Это прежде всего необоснованное взимание различных налоговых сборов со стороны местных органов управления и контролирующих органов. В некоторых странах ЕАЭС широко практикуется тенденция промедления пропускной системы в таможенных пунктах пропуска, в которых медленными темпами совершаются таможенные

операции, и в значительной степени задерживаются товары и транспортные средства. Замедленная пропускная система в пунктах пропуска, усложненные контрольные операции продолжительного характера, неэффективное использование современных технических средств и технологий явно препятствуют процедуре перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС. Избыточные контрольные таможенные операции повышают стоимость перемещаемых товаров и финансовых затрат участников ВЭД, значительно снижают транзитный потенциал при пересечении государственных границ государств-членов ЕАЭС.

С учетом недоступности прямого выхода Армении, Белоруссии и Кыргызстана к морским портам развитие автомобильного транспорта в этих странах играет ведущую роль в международных перевозках государств-членов ЕАЭС. Объем перевозок через автомобильные пункты пропуска постоянно увеличивается, благодаря чему происходит создание очередей на границе. Определяющими факторами массового скопления в пунктах пропуска являются нерегулярное прибытие транспортных средств на границу, весьма низкая пропускная способность морских контейнерных терминалов, не соответствие транспортной и таможенной инфраструктуры международным нормам и стандартам и т. д. Поэтому, принимая во внимание сложившиеся обстоятельства, одним из наиболее значимых факторов становится модернизация таможенной и транспортной инфраструктуры ЕАЭС, в частности развитие «бесшовного». Концепция «бесшовного» транзита содействует созданию единого электронного транзитного документа, применению упрощенных таможенных процедур и организации эффективного диспетчерского контроля за перемещением специализированных грузовых поездов благодаря внедрению современных информационных технологий. Данную концепцию можно реализовать на базе применения единых электронных документов, подтвержденных электронной цифровой подписью, признаваемой во всех странах по пути следования товаров<sup>1</sup>.

В целях укрепления единого экономического пространства и совершенствования таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС особое место приобретает цифровая повестка. «Современные комплексные транспортно-логистические системы основаны на таких инновационных инструментах, как цифровые платформы, прогнозная аналитика, анализ эффективности и другие. Они призваны помочь участникам рынка оптимизировать операции, сократить расходы и время, гарантируя надежность поставки, сохранность груза, его качество и потребительскую стоимость» [13, с. 7]. Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура в наибольшей степени подвержена влиянию процессов цифровизации, ибо активное использование современных цифровых технологий становится перспективным для повышения экономической эффективности этой сферы, способствует минимизации издержек совершения таможенных операций, повышению привлекательности международных транспортных магистралей на территории страны. «При этом среди стран ЕАЭС существует общее понимание того, что углубление сотрудничества в рамках интеграционных процессов в сфере цифровизации несет множество выгод» [14, с. 128].

### Выводы и предложения

Проведенное исследование позволило нам сделать следующие выводы. В условиях обострения конкуренции на мировом рынке, преодоления последствия финансово-экономического кризиса, расширения экспортно-импортных операций и

---

<sup>1</sup> Ивин В. О применении унифицированных электронных документов. круглом столе «Состояние и перспективы трансграничных перевозок в Евразийской экономической комиссии». [https://www.alta.ru/logistics\\_news/94972/](https://www.alta.ru/logistics_news/94972/).

товарообмена между государствами-членами ЕАЭС возникает необходимость развития и совершенствования объектов таможенно-логистической инфраструктуры.

Неотъемлемым компонентом экономического развития ЕАЭС является выработка унифицированного подхода государств-членов к современным требованиям по обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Одним из ключевых условий развития транзитного потенциала ЕАЭС, требующих комплексного решения указанных вопросов, является обеспечение «бесшовного» характера транзитных автомобильных перевозок. Это означает, что по всей территории ЕАЭС грузопотоки должны перемещаться по железной дороге без промедления и задержек. При этом товаропотоки из Европы в Казахстан, Китай, Монголию будут двигаться через Транссибирскую магистраль быстрее.

Неотъемлемой составляющей современной таможенной и транспортной инфраструктуры становится формирование единого рынка транспортных услуг без изъятий и ограничений, стимулирующего конкуренцию и кооперацию в отрасли. В условиях формирования цифровых транспортных магистралей как современная форма в организации таможенного контроля приобретает качественно новый характер с целью гармоничного взаимодействия различных видов транспорта. В основе такого взаимодействия лежит слаженная и согласованная работа транспорта в общем перевозочном процессе.

Исходя из того, что в ключевых международных транспортных коридорах в рамках ЕАЭС по сей день имеются «разрывы», не позволяющие всем его участникам в полной мере использовать имеющийся потенциал, которым располагаются участники ВЭД, необходимо минимизировать их для развития транспортной и таможенной инфраструктуры.

Развитие и совершенствование таможенной инфраструктуры предполагает реконструкцию и модернизацию функционирующих пунктов пропуска до уровня, отвечающего международным требованиям таможенных органов.

В условиях развития интеграционных процессов происходит процесс сближения национальных экономик. Поэтому для эффективного функционирования и взаимодействия их таможенных служб важнейшее значение имеет формирование цифровых магистральных коридоров, способных повысить эффективность перемещение товаров через таможенную границу. Развитие цифровой таможни приводит к снижению временных и финансовых издержек и повысит скорость обмена информацией между таможенными органами.

В этой связи решение вопросов создания в рамках ЕАЭС единых транзитных коридоров требует продуманной политики в развитии таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры государств-членов ЕАЭС. В этих условиях принципиальными методическими подходами к формированию таможенно-логистической инфраструктуры должны стать:

Таможенные службы государств-членов ЕАЭС должны стать сервисной службой для оказания услуг операторам ВЭД. В этой связи качественно новый характер приобретает развитие таможенных служб, деятельность которых в дальнейшем будет связана с формированием цифровой транспортной платформы как элемента транспортной инфраструктуры. В данном случае предпринимательское сообщество приобретает возможность наладить взаимоприемлемые отношения с таможенными органами благодаря переводу их в цифровой формат, то есть, товары законопослушных предпринимателей будут выпущены для внутреннего потребления максимально быстро.

Развитие и дальнейшее совершенствование логистических цепочек и цифровая транспортная инфраструктура приобретают качественно новый характер в условиях формирования принципиально новых евразийских трансконтинентальных товарно-логистических маршрутов, позволяющих ускорить осуществление таможенных операций и перемещения товаров через таможенную границу. На этом фоне цифровые транспортные коридоры будут содействовать организации общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства ЕАЭС, внедрению транзитного потенциала, совершенствованию контрольно-надзорных функций на транспорте, минимизации административных барьеров, повышению эффективности безопасности транспортных услуг.

В качестве одного из важнейших задач дальнейшего повышения эффективности таможенной и транспортной инфраструктуры является система государственно-частного партнёрства, требующая внесения качественных изменений в разработке нормативно-правовых актов, регулирующих эффективное функционирование цифровых транспортных коридоров. Проблемы эффективного взаимодействия таможенно-логистической и транспортной инфраструктур заключаются в необходимости формирования оптимальных условий, содействующих свободному перемещению товаропотоков по всему торговому пространству.

Интеграционное объединение ЕАЭС не может существовать без соответствующей развитой таможенной и транспортной инфраструктуры. Поэтому необходимо постоянно развивать и совершенствовать современные информационные таможенные технологии, транспортную и таможенно-логистическую инфраструктуру.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Салимова Д., Пономарев Ю. — 2021. «Транспортная инфраструктура и география регионального экспорта в России». Прикладная эконометрика. 2021, т. 63, с. 51–75. DOI: 10.22394/1993-7601-2021-63-51-75.
2. Давыдов Р.В., Давыдов Р.В. Совершенствование таможенного администрирования в соответствии со Стратегией развития ЕАЭС до 2025 года. Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика, 2022, № 38(2), с. 186–207. DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu05.2022.202>.
3. Подберёзкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС). Вестник МГИМО-Университета. 2015; 1(40): 161–169. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2015-1-40-161-169>.
4. Варнавский В. Глобальные цепочки создания стоимости в период пандемии COVID-19. Мировая экономика и международные отношения, 2021, т. 65, № 1, с. 14–23. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-1-14-23>.
5. Ларин О.Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза. Проблемы национальной стратегии. 2017. — № 4(43). С. 152–170.
6. Аймагамбетов Е.Б., Таубаев А.А., Амирова Г.Н., Сайфуллина Ю.М., Улыбышев Д.Н. Имплементация национальной политики реиндустриализации в странах Евразийского экономического союза // Вестник международных организаций. 2022. Т. 17. № 1. С. 142–162.
7. Беляков И.В. О количественной оценке рисков инфраструктурных проектов с госучастием // Вопросы государственного и муниципального управления. № 4. С. 30–60. DOI: 10.17323/1999-5431-2022-0-4-30-60.

8. Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток — Запад» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. No 3. С. 491–504. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504>.
9. Сафранчук И., Махмудов Р. Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: проблемы и противоречия. Мировая экономика и международные отношения, 2021, т. 65, № 10, с. 24–32. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32>.
10. Арапова Е. Китай: международное взаимодействие в условиях внутренних вызовов. Мировая экономика и международные отношения, 2018, т. 62, № 6, с. 77–85. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2018-62-6-77-85>.
11. Винокуров Е.Ю. и др. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС: Доклад 49. Санкт-Петербург, Евразийский Банк Развития: Центр интеграционных исследований, 2018. 71 с.
12. Мехдиев Э.Т. Евроазиатские транспортные коридоры и ЕАЭС. Международная аналитика. 2018; (2): 47–56. <https://doi.org/10.46272/2587-8476-2018-0-2-47-56>
13. Варнавский В.Г. Глобальная транспортно-логистическая инфраструктура. Мировая экономика и международные отношения, 2020, т. 64, № 1, с. 5–14.
14. Попова И.М. Проблемы реализации цифровой повестки ЕАЭС // Вестник международных организаций. 2021, т. 16, № 1. С. 127–141. DOI: 10.17323/1996-7845-2021-01-06.

**Dzhabiev Alexander Petrovich**

E-mail: [alanirov2016@yandex.ru](mailto:alanirov2016@yandex.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3199-2554>

RSCI: [https://www.elibrary.ru/author\\_profile.asp?id=310812](https://www.elibrary.ru/author_profile.asp?id=310812)

WoS: <https://www.webofscience.com/wos/author/rid/B-4718-2017>

Google Академия: <https://scholar.google.com/citations?user=Gax97kAAAJ>

## **A systematic approach to qualitative changes in the Customs and Transport and logistics infrastructure of the Eurasian Economic Union**

**Abstract.** The rapid development of international transportation and the dynamic increase in the volume of commodity exchange between the countries of the Eurasian Economic Union show that every year there is clearly a disproportionality of customs and transport and logistics infrastructure between the countries of the member states of this regional association. Due to the location of its vast territory, the Eurasian Economic Union has large-scale opportunities and resources for the development of international transit traffic. The huge length of highways, a variety of climatic, geographical, infrastructural conditions require the improvement of customs and transport and logistics infrastructure that does not meet modern requirements. The development of such an unfavorable trend draws increased attention to the increasing traffic load on transport corridors and large cities of the countries of the Eurasian Economic Union. Devoting the presented work to these problems, the author analyzes the current state of the customs and transport and logistics infrastructure in the Eurasian Economic Union, identifies the main factors hindering the effective development of the problem under consideration. The author offers recommendations on improving the customs, logistics and transport infrastructure, arrangement of the customs territory of the Eurasian Economic Union. The author proposes to create a highly developed customs and transport and logistics infrastructure, which makes it possible to increase the attractiveness of customs and transport and logistics services provided by domestic freight forwarding companies. The idea of creating new customs infrastructure facilities in the border zones of the member states of the Eurasian Economic Union for effective socio-economic development and ensuring national security is substantiated.

**Keywords:** Eurasian Economic Union; customs and transport and logistics infrastructure; world economy; global chains; transport corridors; intellectual checkpoint