

АКТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ И ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕАЭС

Очевидно, что в современных условиях, связанных с обострением конкуренции и влиянием на экономическое развитие стран интеграционного объединения внешнеполитических факторов, необходимо активизировать работу по реализации внешнеторгового потенциала стран – участниц ЕАЭС. При этом каждый из членов ЕАЭС определяет собственную шкалу приоритетов в рамках экономической интеграции. Однако для всех участников интеграционного объединения вопросы развития транспортно-логистической инфраструктуры являются первостепенными в силу их влияния на социально-экономическое развитие как данной страны, так и партнеров по интеграции.

Как видно из рисунка 1, наблюдается последовательный рост грузооборота в ЕАЭС. Причем более 90 % грузоперевозок приходится на Российскую Федерацию и Казахстан (рисунк 1).

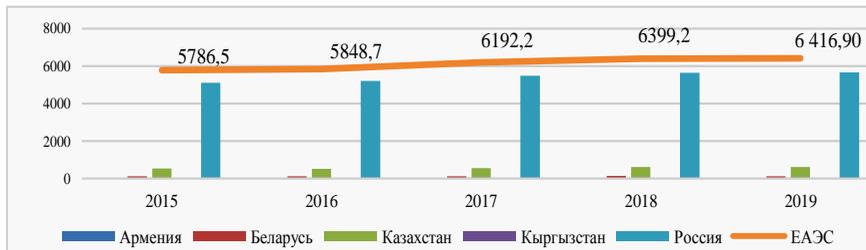


Рисунок 1 – Динамика грузооборота на территории членов ЕАЭС с использованием всех видов транспорта в 2015–2019 гг. (млрд км) [1]

Данная динамика обуславливает необходимость развития транспортной инфраструктуры ЕАЭС. Однако также необходимо выбирать приоритетные территории, на которых развитие транспортно-логистической инфраструктуры принесет наибольший мультипликативный эффект в рамках государства, что демонстрирует пример Республики Беларусь [2].

В целом можно выделить три проблемные зоны в развитии транспортной инфраструктуры Союза. Подвижной состав имеет высокую степень износа, характеризуется технологической отсталостью.

Система складов в странах – участницах ЕАЭС, как правило, нацелена на распределение, а не на выполнение консолидирующей функции, что противоречит концепции управления цепями поставок. Так, в ЕАЭС доля складов инфраструктурного класса «А» составляет не более 30 % от всех складских помещений.

Рынок транспортно-логистических услуг в ЕАЭС представлен в основном провайдерами 1PL и 2PL и практически нет 3PL-провайдеров[3].

Таким образом, в целях активизации данного процесса необходимо выделить основные направления, на которые следует обращать особое внимание:

- создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС;
- развитие института логистических услуг 3PL;
- развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров на евразийском пространстве;
- системное внедрение информационно-коммуникационных технологий в рассматриваемые сферы;
- развитие института уполномоченных операторов в ЕАЭС, так как именно данный институт способен создать необходимые условия для минимизации транспортно-логистических издержек в экономике Союза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Евразийская экономическая комиссия – Департамент статистики ЕЭК [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/transport.aspx. – Дата доступа : 05.04.2020.

2 **Ивуть, Р.Б.** Оценка влияния транспортно-логистической инфраструктуры регионов Республики Беларусь на ее социально-экономические показатели / Р.Б. Ивуть, П.В. Попов, П.И. Лапковская // Наука и техника. –2020. – Т. 19, № 2. – С. 93–100. – DOI: doi.org/10.21122/2227-1031-2020-19-2-93-100.

3 **Баных, И.Н.** Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза / И.Н. Баных // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 2 (79). – С. 129–137.

N. MOZOLEVA

The Russian Customs Academy, Rostov branch

ACTUAL DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS AND CUSTOMS INFRASTRUCTURE OF THE EAEU