

DOI 10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504

УДК 339

Научная статья

Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток – Запад»

Р.В. Федоренко

Самарский государственный экономический университет
Российская Федерация, 443090, Самара, ул. Советской Армии, 141

Аннотация. Целью работы является определение ключевых аспектов влияния таможенно-логистической инфраструктуры на закономерности изменения товарооборота между странами – участницами коридора «Восток – Запад». Выявлены факторы, которые оказывают наибольшее воздействие на объем грузоперевозок, а также обозначены перспективы развития внешнеторгового сотрудничества. Определены основные проблемы, препятствующие полному использованию транзитного потенциала транспортного коридора, и указаны области для улучшения его транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры. Актуальность изучаемой проблемы обусловлена повышенным интересом стран – участниц международного транспортного коридора «Восток – Запад» к его дальнейшему развитию и увеличению объемов взаимной торговли, а ее научная значимость заключается в необходимости комплексного подхода к формированию каркаса международного транспортного коридора, объединяющего в единое целое терминально-складскую инфраструктуру, систему таможенного администрирования и комплекс услуг, предоставляемых логистическими провайдерами и таможенными посредниками. В настоящее время отсутствует комплексное понимание процессов организации движения международных товаропотоков, объединяющее вопросы таможенного сопровождения, развития терминальной обработки грузов, встраивания существующей логистической инфраструктуры в международный транспортный коридор и обеспечения привлекательности данного маршрута как для иностранных компаний, использующих его в качестве пути транзита, так и для предприятий, нацеленных на экспорт своей продукции.

Ключевые слова: таможенно-логистическая инфраструктура, международный транспортный коридор «Восток – Запад», Евразийский экономический союз, интеграция, региональные логистические связи

Введение

Важность вопросов развития таможенно-логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров (МТК) обусловлена постоянно возрастающим значением глобальных цепей поставок. Для стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) участие в развитии транспортного ко-

© Федоренко Р.В., 2020



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

ридора особенно важно, так как позволяет не только усилить собственный экспортный потенциал, но и увеличить доходы бюджета за счет привлечения значительных транзитных грузопотоков, идущих между Китаем и ЕС.

В современных условиях развитие транспортно-логистической системы рассматривается как важнейшая точка роста экономического потенциала ЕАЭС. Приоритетными направлениями развития для стран ЕАЭС являются интеграция в глобальное транспортное пространство через структуры международных транспортных коридоров, реализация транзитного потенциала страны, развитие региональных и внешнеэкономических логистических связей. Особую актуальность имеет проблема встраивания в систему международной торговли за счет создания условий для интенсификации грузопотоков по проходящей через страны ЕАЭС части МТК «Восток – Запад».

В ходе движения грузов по международным транспортным коридорам неизбежно возникает необходимость прохождения соответствующих таможенных формальностей. Одним из препятствий успешного встраивания в систему международных транспортных коридоров является недостаточный уровень развития таможенно-логистической инфраструктуры в странах ЕАЭС в целом и в РФ в частности. Развитие современного таможенно-логистического каркаса международных транспортных коридоров является необходимым условием для увеличения внешнеторговых отправок и привлечения транзитных грузопотоков.

Обзор литературы

Проблема развития проходящих по европейской части международных транспортных коридоров исследовалась в работах Ф. Пехтерева (2018), А. Байферта (2018). Достаточно подробный анализ проблем функционирования международного транспортного коридора «Север – Юг» представлен в работах Ю. Щербанина (2018) и Р. Федоренко (2019).

Вопросам развития международных транспортных коридоров посвящено большое количество современных публикаций зарубежных исследователей как в ЕС (Šakalys, Batarliene, 2017), так и в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) (Seo et al., 2017). Ф. Гюнтер и соавт. (2017) отмечали важность модернизации транспортной инфраструктуры МТК для его развития, Ляо (2017) указывал на актуальность проблемы совершенствования таможенного сопровождения грузов, проходящих по коридору.

Важность активизации интеграционных процессов в рамках постсоветского пространства неоднократно отмечалась российскими исследователями (Гусаков, Андропова, 2015; Андропова, 2012). В современных условиях развития интеграционных процессов в мировой экономике особое значение придается транспортной сфере (Комов, 2019). Необходимость развития международных транспортных коридоров и активного участия государства в создании условий для их совершенствования неоднократно утверждалась исследователями (Цветков и др., 2014; Чижков, 2015). При этом значительное внимание традиционно уделяется проблемам модернизации существующей транспортно-логистической инфраструктуры (Чибухчян, 2016).

Проблемы управления внешнеэкономической деятельностью (ВЭД) подробно исследованы в научных работах различных авторов, при этом отдель-

но изучены таможенные услуги, оказываемые участникам ВЭД таможенными органами (Гупанова, 2017), и услуги, предоставляемые специализированными посредниками (Федоренко, 2014).

Методы и подходы

Методологическая основа исследования состоит из общенаучных методологических подходов, таких как системно-структурный, причинно-следственный, ситуационный, сравнительный, экономико-статистический, а также факторного анализа и графических методов. Информационной базой исследования послужили аналитические обзоры, отчеты и статистические данные Всемирного банка, Евразийской экономической комиссии, портала открытых данных Европейского союза Eurostat.

Результаты исследования

Актуальность исследуемой темы определяется тем, что 17 мая 2018 года ЕАЭС и Китай подписали торгово-экономическое соглашение, подтверждающее стремление обеих сторон укреплять совместное партнерство. С одной стороны, соглашение не является преференциальным и не предполагает автоматического снижения торговых барьеров, но, с другой стороны, оно позволяет целенаправленно снижать барьеры для входа на китайский рынок заинтересованных предприятий и повышает прозрачность регулирования. Соглашение вступило в силу в начале 2019 года. Оно стало важной вехой в активизации торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества между странами ЕАЭС и Китаем и направлено на реализацию процесса встраивания стран ЕАЭС в развитие китайского проекта Нового шелкового пути. Основой реализации данного проекта на территории стран ЕАЭС является международный транспортный коридор «Восток – Запад». Карта основных трансевразийских коридоров представлена на рис. 1.



Рис. 1. Карта основных трансевразийских коридоров
[Figure 1. Map of key trans-Eurasian corridors]

Источник: Винокуров и др., 2018а.

Изображенные на рис. 1 варианты трансевразийских коридоров имеют различную протяженность, предполагают использование разных видов транспорта и проходят по территориям нескольких стран. По территории ЕАЭС указанные выше трансевразийские коридоры проходят по России, Казахстану и Беларуси. Именно развитие таможенно-логистической инфраструктуры этих стран и организация их эффективного взаимодействия является условием успешного решения задачи интеграции ЕАЭС в систему трансевразийского товародвижения.

В настоящее время в рамках МТК «Восток – Запад» в основном перевозятся грузы между ЕАЭС, Китаем и ЕС. Несмотря на возможности привлечения транзитных грузов, использование МТК для перевозки экспортных и импортных грузов стран ЕАЭС остается приоритетным, что требует регулярного мониторинга объемов грузооборота между ЕАЭС и ЕС, ЕАЭС и Китаем (табл. 1).

Таблица 1

Характеристика внешней торговли между ЕАЭС и ЕС, ЕАЭС и Китаем в 2014–2018 гг., млрд долл., %
 [Table 1. Characteristics of the foreign trade between Eurasian economic union and EU, Eurasian economic union and China in 2014–2018, bln doll., %]

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	Абсолютное отклонение, 2018 г. от 2014 г.	Темп роста, 2018 г. к 2014 г.	Абсолютное отклонение, 2018 г. от 2016 г.	Темп роста, 2018 г. к 2016 г.
ЕАЭС – ЕС									
Экспорт	314,2	199,1	155,6	192,7	247,6	–66,6	78,8	92	159
Импорт	133,6	84	82	100,5	104,5	–29,1	78,2	22,5	127
Товарооборот	447,8	283,1	237,6	293,2	352,1	–95,7	78,6	114,5	148
ЕАЭС – Китай									
Экспорт	48	35,1	32,9	45,3	63	15	131,3	30,1	191
Импорт	60,6	43,8	45,7	57,4	63,3	2,7	104,5	17,6	139
Товарооборот	108,6	78,9	78,6	102,7	126,3	17,7	116,3	47,7	161

Источник: составлено автором по материалам аналитических отчетов Евразийской экономической комиссии. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics (дата обращения: 15.03.2020).

Из таблицы видно, что в последние три года товарооборот между ЕАЭС, Китаем и ЕС неуклонно растет.

На протяжении последних лет Европейский союз является ключевым торговым партнером ЕАЭС. Введение санкций против России и последующие анти-санкции, принятые в 2015 году, экономический кризис в РФ, а также существенное снижение курса рубля по отношению к доллару и евро привели к значительному снижению показателей товарооборота в 2015 и 2016 годах. За два года товарооборот между ЕАЭС и ЕС сократился на 47 %, при этом импорт снизился на 37 %, а объем экспортных операций уменьшился на 50,5 %. Однако начиная с 2017 года динамика сменилась на положительную, и за следующие два года товарооборот по сравнению с 2016 годом вырос на 48 %. Особенно существенным оказалось увеличение экспорта, которое составило 59 %, в то время как объемы импортных операций увеличились на 29 %. Тем не менее даже по итогам 2018 года внешнеторговый оборот между ЕАЭС и

ЕС так и не вышел на досанкционный уровень, составляя всего 78 % от объемов 2014 года. Вместе с тем динамика последних лет является положительной, что дает возможность говорить о существующем потенциале расширения объемов взаимной торговли.

Во взаимной торговле между ЕАЭС и Китаем в рассматриваемый период наблюдалась такая же картина. На фоне экономического кризиса и ослабления курса рубля в 2015 и 2016 годах снижение товарооборота по сравнению с 2014 годом составило 27 %, но последовавший в следующие два года рост позволил полностью компенсировать данное снижение. Более того, по итогам 2018 года товарооборот между ЕАЭС и Китаем оказался на 16 % выше, чем в 2014 году.

В структуре внешней торговли ЕАЭС наиболее существенную долю занимают экспортные и импортные операции российских компаний, на долю которых по данным 2018 года приходилось 84 % от общего объема внешней торговли (рис. 2). На втором месте по объемам товарооборота находится Казахстан (10 % на 2018 год), на третьем – Беларусь (5 % на 2018 год). На долю Армении и Кыргызстана в 2018 году приходилось немногим более 1 %. Поэтому при последующем анализе состояния таможенно-логистической инфраструктуры в качестве основного объекта изучения рассматривалась именно Россия как важнейший участник внешней торговли стран ЕАЭС.

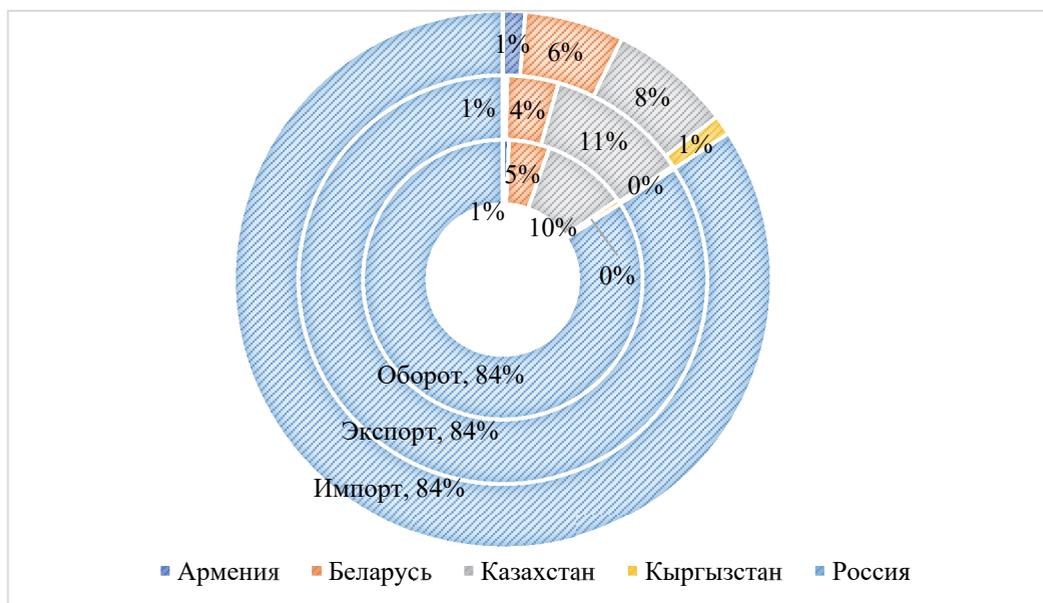


Рис. 2. Структура внешней торговли стран – участниц ЕАЭС, 2018 г.
[Figure 2. Structure of the foreign trade of EAU, 2018]

Источник: составлено автором по материалам аналитического отчета Евразийской экономической комиссии. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2018/Analytics_E_201812.pdf (дата обращения: 15.03.2020).

Динамика торговли между ЕС и Китаем за период 2014–2018 годов является также положительной (табл. 2). Китай – один из важнейших торговых партнеров для ЕС и входит в тройку ключевых импортеров и экспортеров.

Таблица 2

Характеристика внешней торговли между ЕС и Китаем в 2014–2018 гг., млрд евро, %
 [Table 2. Characteristics of the foreign trade between EU and China in 2014–2018, bln euro, %]

Показатели	2014	2015	2016	2017	2018	Абсолютное отклонение, 2018 г. от 2014 г.	Темп роста, 2018 г. к 2014 г.	Абсолютное отклонение, 2018 г. от 2016 г.	Темп роста, 2018 г. к 2016 г.
Экспорт	164,7	170,4	169,7	197,6	209,9	45,2	127,4	40,2	123,7
Импорт	302,5	351	352,3	375,4	394,7	92,2	130,5	42,4	112
Товарооборот	467,2	521,4	522	573	604,6	137,4	129,4	82,6	115,8

Источник: составлено автором по материалам портала открытых данных Европейского Союза Eurostat. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics (дата обращения: 15.03.2020).

В отличие от товарооборота с ЕАЭС, в торговых отношениях между ЕС и Китаем не было периода снижения в 2014–2016 годах. Темп роста двусторонней торговли в последние три года ускорился: так, если в 2016 году прирост объемов товарооборота ЕС и Китая к показателю 2014 года составлял 11,7 %, то в 2018 году аналогичный прирост к 2016 году был равен 15,8 %. Еще большую динамику можно увидеть при анализе экспорта из ЕС в Китай: в 2016 году прирост объемов экспорта из ЕС в Китай по сравнению с 2014 годом составил 3 %, а в 2018 году аналогичный прирост к 2016 году был равен 23,7 %.

Важность данных изменений обусловлена тем фактом, что в структуре товарооборота между ЕС и Китаем значительную долю имеют готовые изделия, машины и оборудование и прочая продукция, перевозимая в контейнерах.

Транзитный контейнерный грузопоток в обратном направлении – из Китая в ЕС – за 2010–2016 годы вырос с 5,6 до почти 100 тыс. TEU и сейчас почти вдвое превышает экспортные контейнерные поставки из ЕС в Китай (Винокуров и др., 2018b).

Структура взаимной торговли ЕС и Китая представлена на рис. 3.

Перевозимые между ЕС и Китаем грузы обладают высоким потенциалом для их переориентации на железнодорожные наземные маршруты. За период между 2008 и 2018 годом объем железнодорожного экспорта стран ЕС в Китай вырос более чем в два раза и превысил 400 тыс. т в год. Основу такого роста составило многократное увеличение поставок из стран ЕС в Китай легковых автомобилей и комплектующих к ним, машин и оборудования. Данные грузы перевозятся по железной дороге в контейнерах транзитом по территории России и Казахстана.

Сотрудничество между ЕАЭС и Китаем соединит Запад с Востоком и создаст разветвленную сеть железных дорог, трубопроводов и портов, а также логистическую инфраструктуру. Китай заинтересован в железнодорожных грузовых перевозках с Европой, которые станут альтернативой более медленным морским и более дорогим воздушным перевозкам. В то же время страны, расположенные вдоль МТК «Восток – Запад», выиграют не только от транзита, но и от интенсивной торговли, которая будет стимулироваться развитием железнодорожного сообщения. Отдельную ценность представляет тот факт, что вновь созданная инфраструктура может использоваться странами ЕАЭС в том числе и для сокращения издержек в ходе взаимной торговли

товарами Евразийского экономического союза, а следовательно, способна повысить конкурентоспособность расположенных в странах ЕАЭС производств на международном рынке товаров.

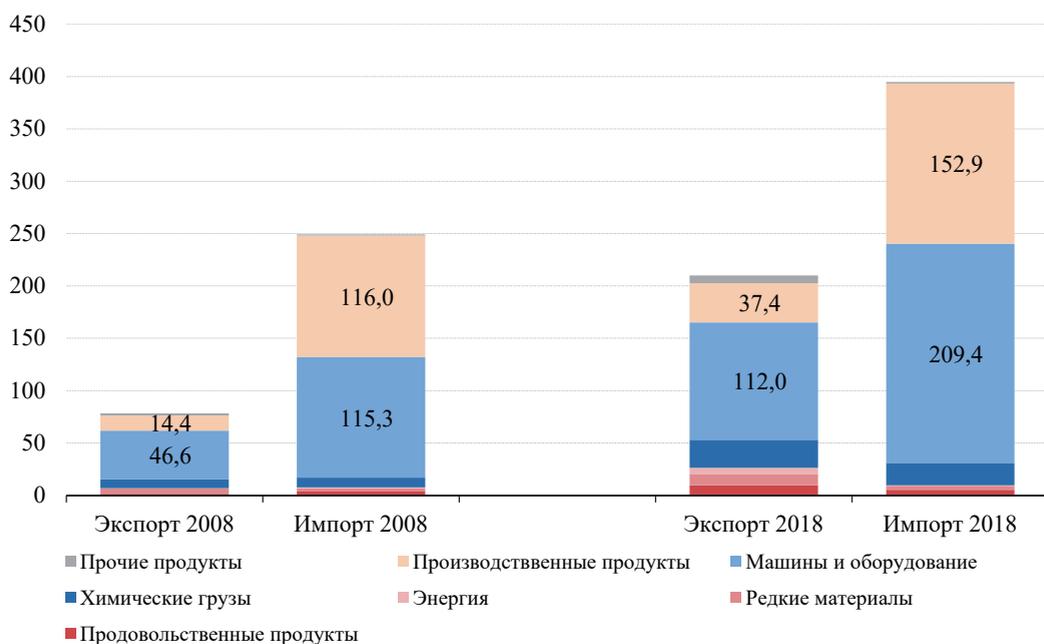


Рис. 3 Структура грузооборота между ЕС и Китаем в 2008 и 2018 гг., млн евро
[Figure 3. Structure of trade turnover between EU and China in 2008 and 2018, mln euro]

Источник: составлено по материалам портала открытых данных Европейского Союза Eurostat (online data code: DS-018995).

Активное сотрудничество между ЕАЭС и Китаем в МТК «Восток – Запад» превратит евразийское пространство в единую экономическую зону, что повлияет не только на формирование новой экономической системы, но и на политические отношения. Сотрудничество упростит взаимодействие между странами Евразии, создаст условия для свободного перемещения капитала, товаров и услуг и внесет важный вклад в либерализацию торговли.

Одним из слабых мест МТК «Восток – Запад» в настоящий момент является отсутствие унификации технологических процессов и таможенных процедур. Решение данной проблемы позволит сократить временные затраты и снизить стоимость перевозки грузов.

Создание эффективной таможенно-логистической инфраструктуры на входе и выходе МТК, а в перспективе и на внутренних участках маршрута, будет способствовать не только увеличению транзитных грузопотоков, но и включению ряда российских регионов в активный международный товарооборот.

Одной из ключевых проблем, препятствующих полноценному использованию пропускной способности МТК «Восток – Запад», является слабая организация таможенного обслуживания товаропотоков, что подчеркивается как в трудах экономистов, так и в исследованиях международных организаций. В частности, в составляемом Всемирным банком рейтинге Logistics Performance Index (2018) по показателю «Международные поставки» Германия

находится на 4-м месте (3,86 балла), Китай на 18-м (3,54 балла), Россия на 96-м (2,64 балла). Не лучше и ситуация по показателю «Таможенное обслуживание». Так, Германия находится на 1-м месте (4,09 балла), Китай на 31-м (3,29 балла), Россия на 97-м (2,42 балла). Германия рассматривается в данном сравнении в силу того, что доля именной этой страны в общем товарообороте между ЕАЭС и ЕС в последние годы является наибольшей.

Специалисты Всемирного банка в ходе составления рейтинга Doing Business проводят расчет затрат на стандартные экспортно-импортные поставки. В рейтинге 2019 года представлены результаты расчетов по данным на май 2018 года (табл. 3–5).

Таблица 3

Структура затрат на экспортно-импортные операции в России в 2018 г.
 [Table 3. Structure of export-import operations' expenditures in Russia in 2018]

Элементы затрат	Временные затраты, ч		Финансовые затраты, долл./контейнер	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Оформление документов	25,4	42,5	92	152,5
Пограничный и таможенный контроль	66	30	580	587,5
Итого	91,4	72,5	672	740

Источник: составлено по материалам отчетов World Bank. Doing Business: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Economy profile: Russia (2019). URL: https://www.worldbank.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf (дата обращения: 16.03.2020).

Таблица 4

Структура затрат на экспортно-импортные операции в Китае в 2018 г.
 [Table 4. Structure of export-import operations' expenditures in China in 2018]

Элементы затрат	Временные затраты, ч		Финансовые затраты, долл./контейнер	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Оформление документов	8,6	24	73,6	122,3
Пограничный и таможенный контроль	25,9	48	314	326
Итого	34,5	72	387,6	448,3

Источник: составлено по материалам отчетов World Bank. Doing Business: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Economy profile: China (2019). URL: https://www.worldbank.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf (дата обращения: 16.03.2020).

С 1 января 2018 года вступил в силу новый Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, что привело к некоторому искажению результатов. Новый кодекс значительно упрощает подготовку документов для добропорядочного участника ВЭД, создает условия для автоматического выпуска деклараций, закрепляет обязанность таможенных органов обосновывать требование дополнительных документов, предписывает таможенным сотрудникам запрашивать уже существующие документы у различных контролирующих органов, включая налоговую службу, самостоятельно, переносит акцент на проведение постконтроля при импорте, что в совокупности значи-

тельно ускоряет процессы таможенного оформления и контроля. Вместе с тем по состоянию на май 2018 года наблюдался эффект, обратный запланированному: так, в сравнении с аналогичными результатами в рейтинге 2018 года, финансовые затраты импортера увеличились с 560 до 740 долл. за контейнер, а временные затраты выросли с 57 до 72,5 ч. Данные показатели многими экспертами рассматриваются как временные, обусловленные сложностями переходного периода.

На протяжении последних десятилетий Китай последовательно предпринимает активные усилия по упрощению процедур таможенного оформления экспортно-импортных отправок. Еще в 2001 году в Китае был начат амбициозный проект по развитию системы электронного декларирования по принципу «одного окна» – «Золотой таможенный проект» (Golden Customs Project).

Развитию железнодорожных отправок по МТК «Восток – Запад» способствует проводимая с 2011 года политика субсидирования наземных контейнерных перевозок из Китая в ЕС, которая приводит к фактическому обнулению затрат грузоотправителя на перевозку по территории Китая. Это позволяет говорить о том, что затраты по осуществлению экспортных отправок по МТК «Восток – Запад» в настоящее время оказываются даже ниже усредненных показателей, представленных в табл. 4.

Таблица 5

Структура затрат на экспортно-импортные операции в Германии в 2018 г.
[Table 5. Structure of export-import operations' expenditures in Germany in 2018]

Элементы затрат	Временные затраты, ч		Финансовые затраты, долл./контейнер	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Оформление документов	1	1	45	0
Пограничный и таможенный контроль	36	0	345	0
Итого	37	1	390	0

Источник: составлено по материалам отчетов World Bank. Doing Business: Understanding Regulations for Small and Medium-Size Enterprises. Economy profile: Germany (2019). URL: https://www.worldbank.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2019-report_web-version.pdf (дата обращения: 16.03.2020).

По сравнению с ЕАЭС и Китаем, в ЕС уровень финансовых и временных затрат экспортеров и импортеров, согласно исследованиям аналитиков Всемирного банка, значительно ниже. Выбор Германии для оценки затрат участников ВЭД был обусловлен двумя факторами. Во-первых, именно Германия является наиболее важным внешнеторговым партнером ЕАЭС среди всех стран ЕС. Во-вторых, именно в Германии находятся конечные пункты назначения ключевых наземных маршрутов между Китаем и ЕС.

Для грузов, перемещаемых между Китаем и ЕС транзитом по территории стран ЕАЭС, прохождение таможенного и пограничного контроля необходимо только на внешних границах союза. Для Центрального евразийского коридора пунктами таможенного и пограничного контроля являются границы Казахстан – Китай и Беларусь – Польша. Часть грузов, проходящих по данному маршруту, может быть ориентирована на северное направление российской вет-

ки и оформляться на границе Россия – Финляндия. Северный евразийский коридор проходит в основном по территории России (Винокуров и др., 2018b).

Активизация перевозок по оси Китай – ЕАЭС – ЕС требует серьезного обновления терминально-логистической инфраструктуры, сопряженной с сетью железных дорог России, Казахстана и Беларуси. В настоящее время транзитные грузоперевозки между Китаем и ЕС осуществляются контейнеровозами в бесперегрузочном сообщении, однако из-за существенного дисбаланса экспортно-импортных грузопотоков существует серьезная проблема загрузки контейнеровозов, следующих из ЕС в КНР. Создание опорной сети терминально-логистических центров на пути движения МТК «Восток – Запад» позволит привлечь экспортные грузы из ЕАЭС, которые можно будет использовать в том числе для загрузки возвратных контейнеров.

Заключение

В целом можно сделать вывод о том, что в настоящее время таможенно-логистическая инфраструктура России и ЕАЭС существенно уступает в уровне развития как Китаю, так и ЕС. Отсутствие решения этой проблемы может привести к потере открывшегося «окна возможностей» привлечения дополнительных транзитных потоков и появлению новых маршрутов международного товародвижения в обход РФ.

Развитие таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток-Запад» в его части, проходящей по территории ЕАЭС, должно быть направлено на обеспечение возможности увеличения объемов экспортных и транзитных потоков. Важным условием такого увеличения является сокращение совокупных издержек, обусловленных необходимостью соблюдения всех действующих таможенных требований. Создание устойчивого таможенно-логистического каркаса проходящей по территории ЕАЭС части МТК «Восток – Запад» существенно повысит потенциал интеграции стран ЕАЭС в условиях глобализации экономики.

Благодарности. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и фонда «За русский язык и культуру в Венгрии» в рамках научного проекта № 19-510-23001 «Моделирование процессов интеграции отдельных регионов в систему мирохозяйственных связей».

Список литературы

- Андропова И.В.* Эволюция интеграционных процессов на постсоветском пространстве // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2012. № 55. С. 72–81.
- Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018.
- Винокуров Е.Ю., Лобырев В.Г., Тихомиров А.А., Цукарев Т.В.* Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018.
- Гупанова Ю.Е.* Таможенное регулирование как фактор развития внешнеэкономической деятельности // Вестник Российской таможенной академии. 2017. № 2. С. 42–47.

- Гусаков Н.П., Андропова И.В. Перспективы развития евразийского экономического союза в контексте внешнеэкономической безопасности Российской Федерации // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2015. № 1. С. 47–56.
- Комов М.С. Классификация интеграционных объединений по степени развития единого транспортного пространства // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 2. С. 375–385.
- Пехтерев Ф.С., Замковой А.А. О формировании научных задач по созданию интегральной евроазиатской транспортной системы в контексте развития международных транспортных коридоров // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». 2018. № 1. С. 28–36.
- РЖД в цифрах: итоги 2018 г. URL: http://www.rzd.ru/static/public/ru/accessible?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4094 (дата обращения: 23.04.2020).
- Федоренко Р.В. Роль таможенного обслуживания как инструмента повышения эффективности внешнеэкономической деятельности // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2014. № 10 (120). С. 10–14.
- Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Восток – Запад»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 5 (43). С. 43–63.
- Чибухчян С. Транзитные возможности евразийского экономического союза // Логистика. 2016. № 9 (118). С. 28–31.
- Чижков Ю.В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 9–15.
- Щербанин Ю.А. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: что получилось // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 6 (79). С. 3–6.
- Beifert A., Shcherbanin Y., Vinokurov E. Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers. IIASA Report. Laxenburg, 2018.
- European Court of Auditors (ECA). EU Rail Freight: “Still not on the Right Track”. 2016, May 24. URL: <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6970> (accessed: 23.04.2020).
- Fedorenko R.V. Modern Issues of Development of the Customs and Logistics Infrastructure of the International North-South Transport Corridor // Contributions to Economics. 2019. Pp. 63–77. DOI 978-3-030-11754-2_5.
- Günther F.C., Otsuka N., Tosoni I., Braun C. Developing Trans-European Railway Corridors: Lessons from the Rhine-Alpine Corridor // Case Studies on Transport Policy. 2017. No. 5(4). Pp. 527–536.
- Liao R. Supernetwork-Based Risk Management of Customs Logistics Monitoring System // Complex Systems and Complexity Science. 2017. No. 14 (2). Pp. 39–45.
- Šakalys R., Batarliene N. Research on Intermodal Terminal Interaction in International Transport Corridors // Procedia Engineering. 2017. No. 187. Pp. 281–288.
- Seo Y.J., Chen F., Roh S.Y. Multimodal Transportation: The Case of Laptop from Chongqing in China to Rotterdam in Europe // Asian Journal of Shipping and Logistics. 2017. No. 33 (3). Pp. 155–165.
- Vinokurov E., Sukarev T. The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: An Economic Assessment of Land Transport Corridors // Area Development and Policy. 2018. No. 1 (3). Pp. 93–113.

История статьи:

Дата поступления в редакцию: 24 марта 2020 г.

Дата проверки: 23 мая 2020 г.

Дата принятия к печати: 5 июня 2020 г.

Для цитирования:

Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток – Запад» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 491–504. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504>

Сведения об авторе:

Федоренко Роман Владимирович, кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики Самарского государственного экономического университета. E-mail: fedorenko083@yandex.ru

DOI 10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504

Research article

Problems of developing the customs and logistics infrastructure of the East-West International Transport Corridor

Roman V. Fedorenko

Samara State University of Economics
141 Sovetskoi Armii St, Samara, 443090, Russian Federation

Abstract. The aim of this work is to identify key aspects of the impact of customs and logistics infrastructure on patterns of change in trade between the countries participating in the East-West International Transport Corridor. Author identifies factors that have the greatest impact on the volume of freight traffic and highlights the prospects for the development of foreign trade cooperation. The article describes the main problems hindering the full use of the transit potential of the transport corridor, and indicates areas for improving its transport and customs and logistics infrastructure. The relevance of the studied problem is due to the increased interest of the participating countries of the East-West International Transport Corridor to its further development and increase in mutual trade. The scientific significance of this problem is due to the need for an integrated approach to forming the framework of the international transport corridor, combining terminal-warehouse infrastructure, a customs administration system and a range of services arranged by logistics providers and customs intermediaries. Currently, there is no comprehensive understanding of the processes of organizing the movement of international goods flows. This combined understanding should unite issues of customs escort, development of terminal handling of goods, embedding the existing logistics infrastructure in the international transport corridor and ensuring the attractiveness of this route both for foreign companies using it as a transit route and for enterprises aimed at exporting their products.

Keywords: customs and logistics infrastructure, East-West International Transport Corridor, Eurasian Economic Union, integration, regional logistics

Acknowledgements. The reported study was funded by RFBR and Foundation for Russian Language and Culture (Hungary) according to the research project No. 19-510-23001 “Modeling of processes of individual regions integration in the world economic system”.

References

- Andronova, I.V. (2012). Evolyutsiya integratsionnykh protsessov na postsovetском prostanstve [Evolution of integration processes on post-soviet space]. *RUDN Journal of Economics*, (S5), 72–81. (In Russ.)
- Beifert, A., Shcherbanin, Y., & Vinokurov, E. (2018). *Trans-Eurasian Land Transport Corridors: Assessment of Prospects and Barriers*. IIASA Report. Laxenburg, Austria.
- Chibukhchyan, S. (2016). Tranzitnyye vozmozhnosti yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Transit opportunities of the Eurasian Economic Union]. *Logistics*, 9(118), 28–31. (In Russ.)
- Chizhkov, Yu.V. (2015). Mezhdunarodnyye transportnyye koridory – kommunikatsionnyy karkas ekonomiki [International transport corridors as a communication frame of economy]. *Transport of the Russian Federation*, 5(60), 9–15. (In Russ.)
- European Court of Auditors (ECA). (2016, May 24.). *EU Rail Freight: “Still not on the Right Track”*. Retrieved April 23, 2020, from <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6970>
- Fedorenko, R.V. (2014). Rol' tamozhennogo obsluzhivaniya kak instrumenta povysheniya effektivnosti vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti [The role of the customs service as a tool to improve efficiency of the foreign economic activity]. *Vestnik of Samara State University of Economics*, 10(120), 10–14. (In Russ.)
- Fedorenko, R.V. (2019). Modern Issues of Development of the Customs and Logistics Infrastructure of the International North-South Transport Corridor. *Contributions to Economics* (pp. 63–77). DOI 978-3-030-11754-2_5.
- Günther, F.C., Otsuka, N., Tosoni, I., & Braun, C. (2017). Developing Tans-European Railway Corridors: Lessons from the Rhine-Alpine Corridor. *Case Studies on Transport Policy*, 5(4), 527–536.
- Gupanova, Y.E. (2017). Tamozhennoye regulirovaniye kak faktor razvitiya vneshneekonomicheskoy deyatel'nosti [The customs regulation as a development factor of foreign economic activity]. *The Russian Customs Academy Messenger*, (2), 42–47. (In Russ.)
- Gusakov, N.P., & Andronova, I.V. (2015). Perspektivy razvitiya yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza v kontekste vneshneekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Prospects for the development of the Eurasian Economic Union in the context of external economic security of the Russian Federation]. *RUDN Journal of Economics*, (1), 47–56. (In Russ.)
- Komov, M.S. (2019). Classification of integration associations according to the degree of development of a single transport space. *RUDN Journal of Economics*, 27(2), 375–385. (In Russ.)
- Liao, R. (2017). Supernetwork-Based Risk Management of Customs Logistics Monitoring System. *Complex Systems and Complexity Science*, 14(2), 39–45.
- Pekhterev, F.S., & Zamkovoy, A.A. (2018). O formirovaniy nauchnykh zadach po sozdaniyu integral'noy yevroaziatskoy transportnoy sistemy v kontekste razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [On the formation of scientific tasks for creation of an integrated Euro-Asian transport system in the context of the development of international transport corridors]. *Bulletin of the Joint Scientific Council of Russian Railways*, (1), 28–36. (In Russ.)
- RZHD v tsifrakh: Itogi 2018 g. [Russian Railways in numbers: 2018 results]. Retrieved April 23, 2020, from http://www.rzd.ru/static/public/ru/accessible?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4094 (In Russ.)
- Šakalys, R., & Batarliene, N. (2017). Research on Intermodal Terminal Interaction in International Transport Corridors. *Procedia Engineering*, (187), 281–288.
- Seo, Y.J., Chen, F., & Roh, S.Y. (2017). Multimodal Transportation: The Case of Laptop from Chongqing in China to Rotterdam in Europe. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(3), 155–165.

- Shcherbanin, I.A. (2018). Mezhdunarodnyy transportnyy koridor “Sever – Yug”: chto poluchilos’ [International transport corridor “North – South”: what worked out. *Transport Rossiiskoi Federatsii* [*Transport of the Russian Federation*], 6(79), 3–6. (In Russ.)
- Tsvetkov, V.A., Zoidov, K.K., & Medkov, A.A. (2014). Forming a new evolutionary concept of increasing the cargo base of transportation corridors “East – West”: modern state, geopolitical conditions and economical factors. *Regional problems of transforming the economy*, 5(43), 43–63. (In Russ.)
- Vinokurov, E., & Sukarev, T. (2018). The Belt and Road Initiative and the Transit Countries: An Economic Assessment of Land Transport Corridors. *Area Development and Policy*, 1(3), 93–113.
- Vinokurov, E., Lobyrev, V., Tikhomirov, A., & Tsukarev, T. (2018). *Transportnyye koridory Shelkovogo puti: analiz bar'yerov i rekomendatsii po napravleniyu investitsiy* [*Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments*]. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies. (In Russ.)
- Vinokurov, E., Lobyrev, V., Tikhomirov, A., & Tsukarev, T. (2018). *Transportnyye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez YEAEs* [*Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential*]. Saint Petersburg: EDB Centre for Integration Studies. (In Russ.)

Article history:

Received: 24 March 2020

Revised: 23 May 2020

Accepted: 5 June 2020

For citation:

Fedorenko, R.V. (2020). Problems of developing the customs and logistics infrastructure of the East-West International Transport Corridor. *RUDN Journal of Economics*, 28(3), 491–504. (In Russ.) <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-3-491-504>

Bio note:

Roman V. Fedorenko, PhD, Associate Professor of the International Economy Department of Samara State University of Economics. E-mail: fedorenko083@yandex.ru