

УДК 656(470+571)



**Татьяна Павловна Лепя**  
старший преподаватель кафедры  
предпринимательского и финансового права  
Байкальский государственный университета,  
Иркутск, Россия

## ВЛИЯНИЕ ТОРГОВО-ТАМОЖЕННЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Аннотация.** Рассматриваются особенности и проблемы в сфере логистической деятельности России, взаимосвязь данной сферы с областью внешнеэкономических связей. Обосновывается необходимость создания современных логистических центров в наиболее уязвимых, с точки зрения существующего положения российской логистики, районах — Дальневосточном и Сибирском. Подчеркивается необходимость повышения конкурентоспособности российских логистических операторов на международном уровне, в том числе, за счет увеличения государственных инвестиций в данную сферу и создания единых информационных систем и IT-технологий для всех субъектов логистической цепи поставки. Анализируется влияние таможенных тарифов и правил на состояние российской транспортной логистики.

**Ключевые слова:** Логистика, таможенные органы, Сибирь, проекты, магистрали.

*Статья издана по результатам проведенной II Международной научно-практической конференции «Развитие малого предпринимательства в Байкальском регионе» в рамках Всемирной недели Предпринимательства, кафедра Экономики предприятий и предпринимательской деятельности (ФГБОУ ВО Байкальский государственный университет, Иркутск, Российская Федерация, 20.11.2019 г.).*

**Tatiana Pavlova Lepa**  
Senior Lecturer of the Department  
Business and financial law  
Baikal State University .  
Irkutsk, Russia

## IMPACT OF RUSSIAN TRADE AND CUSTOMS RELATIONS ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

**Abstrat.** The features and problems in the sphere of logistics activity of Russia, the relationship of this sphere with the field of foreign economic relations are considered. The need to create modern logistics centers in the most vulnerable areas - Far

East and Siberian - in terms of the existing situation of Russian logistics is justified. The need to increase the competitiveness of Russian logistics operators at the international level is stressed, including by increasing public investment in this sphere and creating unified information systems and IT-technologies for all entities of the logistics supply chain. The impact of customs tariffs and regulations on the state of Russian transport logistics is analyzed.

**Keywords:** Logistics, customs authorities, Siberia, projects, highways.

### **Введение.**

Процветание экономики и внешнеэкономических связей в современных реалиях невозможно без обеспеченности развитой логистикой, позволяющей доставить товар с минимальными затратами [2, с. 44]. Проблема совершенствования логистической структуры для России остается сверхактуальной на протяжении последних десятилетий [10, 11]. По данным доклада Всемирного банка Россия по данному показателю отстает даже от своего «собрата» по Евразийскому экономическому союзу (далее — ЕАЭС) — от Казахстана (эффективность логистики в Казахстане позволила стране занять в 2018 году 77 место, в то время когда у России — 85 место, а по качеству логистической инфраструктуры Казахстан на 41 месте, а Российские власти только начали прогнозировать развитие инфраструктуры на ближайшие шесть лет). Вполне обоснованно, таким образом, что в рейтинге Всемирного банка Doing Business 2020 по простоте бизнес-процедур в трансграничной торговле Россия заняла только 99 место. От европейских стран с развитой экономикой Россия отстает по уровню развития сферы логистических услуг приблизительно на семь-восемь лет. Обостряет российскую ситуацию в данной области непростая политическая и санкционная ситуация, а также проблемы с развитием технологий, материально-технической базы и состоянием внутреннего рынка, нестабильностью российской валюты и таможенных правил.

### **Цель и задачи исследования.**

Одной из первоочередных целей разрешения проблемных вопросов по повышению эффективности логистических процессов и проектов в сфере внешнеэкономических отношений является повышения конкурентоспособности российских логистических операторов на международном уровне через оптимизацию основных оперативных процессов [3, с. 99]. Решение проблемы связано с необходимостью поднимать уровень системы логистики в России, что тормозится невозможностью бизнеса в жестких условиях экономического кризиса платить достойную цену за оказываемые логистические услуги. Очевидна необходимость значительного инвестирования данной сферы со стороны государства, взаимного инвестирования [1, с. 95] представителей российского и иностранного бизнеса. Задачи по повышению спроса на логистические услуги в России сталкиваются с необходимостью решать вопросы простоя грузов при прохождении таможенного контроля на российской границе, что значительно повышает

издержки логистических компаний. Не менее серьезной проблемой, стоящей перед логистическими компаниями, остается необеспеченность современными складскими помещениями, в том числе, на пограничных пунктах; а также высокие и постоянно изменяющиеся тарифы за хранение и доставку грузов; нерешенные кадровые вопросы для обеспечения логистических компаний и недостаточные для современных реалий уровни автоматизации и компьютеризации процессов управления в сфере логистики, что серьезно тормозит создание эффективной транспортной системы [7, с. 54]. Анализ ситуации и попытка решить эти вопросы, как правило, упираются в недостаток и неравномерность распределения финансирования логистической сферы в зависимости от регионов России.

### **Методы исследования**

В рамках проводимого исследования современных проблем российской логистики основными используемыми методами являлись системный анализ существующего положения логистических систем на основе действующего законодательства и в интересах принятия обоснованных управленческих решений и прогностический метод на основе изучения информации о товарных потоках, состоянии российской транспортной системы и возможностей информационного взаимодействия на международном уровне. Данные методы направлены на реализацию перспективных подходов к решению управленческих задач в области логистики путем оптимизации социальных, экономических, коммуникативных, интеграционных процессов [9, с. 558] и объединения отдельных процессов в единую систему [5, с. 76]. Для анализа возможностей роста эффективности логистических процессов и проектов используются также методы учета временных и стоимостных издержек в различных видах цепей поставок.

Углубление торговых связей России на международном уровне способствует росту запросов на использование таможенной логистики [6, с. 157] и увеличению объемов транзитных перевозок по таможенной территории ЕАЭС с активным внедрением современных информационных технологий в области транспортных услуг.

Особая роль в области транспортно-логистических услуг у таможенного перевозчика, который имеет возможность доставлять грузы без таможенного сопровождения, без внесения залога за перемещаемые через таможенную границу товары, без предоставления банковской гарантии, без договора поручительства в соответствии с положениями Таможенного кодекса ЕАЭС. Кроме этого, на конечную стоимость перемещаемого через границу товара будет влиять также и цена на таможенно-складские услуги, погрузочно-разгрузочные работы и выбор оптимального маршрута доставки. Поэтому, для снижения уровня логистических издержек при доставке грузов целесообразно создать информационные системы для всех субъектов логистической цепи поставки.

Попытки России активизировать экономические связи со странами Азии, в первую очередь, с Китаем и переориентировать грузопотоки с западного

направления на юго-восточное наталкиваются на проблемы со слабой транспортной и складской инфраструктурой на Дальнем Востоке и Восточной Сибири, а также на отсутствие конкуренции в данной области, что дополнительно увеличивает издержки на логистику. Представляется целесообразным разработать и реализовать в данных районах государственную стратегию, нацеленную на создание логистических центров по магистральным путям. Дополнительную проблему для сибирских перевозчиков создает конкуренция в области перевозки транзитных грузов, проходящих по территории России, со стороны казахстанских представителей транспортного рынка, которую российская сторона проигрывает из-за введенных Казахстаном и Китаем административных барьеров в приграничной зоне, а также из-за более низких сумм железнодорожного тарифа, таможенного сбора и НДС в Казахстане относительно российских величин.

Проблему подготовки современных кадров и повышения квалификации по логистике глобально пытается решать в Сибири пока еще единственный специализированный в данном регионе учебный центр, созданный в 2005 году, — Сибирский центр логистики и таможенного дела.

#### **Полученные результаты.**

Глобализация и интернационализация в области международной экономики, во внешнеэкономических и торговых связях активизирует развитие логистических систем, которые связаны с управлением межгосударственными цепями поставок [4, с. 60], без которых невозможно эффективное развитие внешнеэкономических торговых связей. Для российской транспортно-логистической системы актуален опыт европейских соседей, использующих концепцию интегрированной логистики [8, с. 224] и внедряющих наднациональные проекты и программы для повышения эффективности международной транспортировки грузов и с целью создания единой транспортной системы на базе национальных систем и единой транспортной политики. Для торгово-таможенных отношений Северо-Западного региона России со странами ЕС наиболее актуально создание эффективных транспортных коридоров, что реализуется на основе положений Дорожной карты, подписанной в 2005 году и направленной на формирование единого экономического пространства. С целью интеграции в мировое транспортно-логистическое сообщество Россия присоединяется к международным программам, в частности, по спутниковому мониторингу транспорта в управлении логистикой и перевозками грузов в международной торговле и разрабатывает национальные программы «Дороги России», «Верфи России» и т. д.

При этом, необходимо учитывать, что на уровень развития международной логистической сферы существенное негативное влияние может оказывать неравномерность экономического развития стран-партнеров по внешнеторговым операциям; непредсказуемость в поведении национальных валют; различия в обычаях, традициях и законодательных подходах регламентации внешнеэкономической деятельности, таможенных, налоговых и банковских правил. В настоящее

время также очевидна необходимость разработки единых международных стандартов в области требований к транспортному, складскому, погрузочно-разгрузочному оборудованию, к обслуживающим информационным системам, что обусловлено потребностью сокращать издержки на перевозку грузов и уменьшать сроки доставки, но это практически невыполнимо из-за национальных особенностей в различных странах и нормативных ограничений в торговых, таможенных, банковских областях и различиях мощностей и уровня материального обеспечения складских, транспортных и погрузочно-разгрузочных мест. Данная ситуация усложняет перемещение грузов через таможенные границы, так как приходится перегружать товар, менять ширину железнодорожной колеи и т. д.

При организации доставки груза необходимо учитывать возникающие экологические проблемы, связанные с утилизацией упаковки груза и пришедшего в негодность товара, а также с загрязнением окружающей среды токсичными веществами, создаваемые транспортом, перемещающим груз на значительные расстояния, что требует решения на международном уровне.

#### **Выводы.**

Назревшие проблемы в области международной и национальной транспортной логистики требуют решения вопросов оптимального построения маршрутов доставки грузов; усиления государственной позиции по созданию инвестиционной привлекательности в области транспортной инфраструктуры; укрепления материально-технической базы транспортной логистики на уровне мировых стандартов; подготовки высококвалифицированного персонала; развития конкуренции в области логистики; снижения уровня бюрократизации во внешнеэкономической, налоговой и таможенной сферах; увеличения транспарентности и унификации нормативных актов в области транспортной логистики и внешнеэкономической деятельности на таможенной территории стран-членов ЕАЭС. Модернизация существующей транспортно-логистической системы невозможна без внедрения IT-технологий, оцифровки сервисов для интеграции в процессы заказчика и реализации логистики на уровне управления цепями поставок при ограниченных ресурсах денег и времени. На это нацеливает Транспортная стратегия Российской Федерации, рассчитанная до 2030 года.

#### **Список использованной литературы**

1. Быков С.С. Развитие Экономического пояса нового Шелкового пути через гармонизацию налоговой нагрузки на факторы производства в России и Китае: разработка методики сравнения / С. С. Быков, И. В. Гущина, И. Н. Медик // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 1. — С. 94–104.
2. Карпачева Ж.В. Логистические аспекты в формировании товародвижения / Ж.В. Карпачева // Известия Байкальского государственного университета. — 2008. — № 5 (61) — С. 43-44.

3. Колодин В.С. Логистические системы в производственно-коммерческой деятельности / В.С. Колодин // Известия Байкальского государственного университета. — 2011. — № 6 (80) — С. 99-103.
4. Крылов И.А. Международная логистика: проблемы, возможности, решения / И.А. Крылов // Молодой ученый. — 2016. — №13.1. — С. 60-63.
5. Осипов В.А. Проблемы развития логистики в России / В.А. Осипов // Молодой ученый. — 2016. — №13.1. — С. 75-77.
6. Расколенко В.А. Совершенствование таможенно-логистических систем / В.А. Расколенко, О.А. Немченко // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2016 г.). — СПб.: Свое издательство, 2016. — С. 157-159.
7. Савченко Е.Е. Перспектива участия инфраструктуры Сибирского Федерального округа в международном транспортном коридоре как форма инновационного развития экономики региона / Е.Е. Савченко // Известия Байкальского государственного университета. — 2012. — № 6 (86) — С. 54-57.
8. Федотонков Д.Г. Развитие транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики // Инновационная экономика: материалы Медунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2014 г.). — Казань: Бук. — 2014. — С. 222-226.
9. Фрейдман О.А. Трансформация транспортно-логистической системы как условие устойчивого развития региона / О.А. Фрейдман // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2016. — Т. 26, № 4. — С. 557–565.
10. Малецкая М.Б. Вопросы улучшения качества транспортного обслуживания клиентов - Активизация интеллектуального и ресурсного потенциала регионов [электронный ресурс] материалы 4-ой всероссийской науч.-практ. конф. г. Иркутск, 17 мая 2018 г. – Иркутск: Изд-во БГУ, 2018. (Статья) (2018г., Иркутск: Изд-во БГУ, 2018. – С.5)
11. Силантьев А. В. Влияние переходного состояния российской экономики на транспортно-логистическую систему в условиях глобальных изменений / А. В. Силантьев // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2014. - № 5. С. 14. — URL : <http://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=19424>.

