

# Согласованное развитие и размещение транспортной и таможенной инфраструктуры на территории Евразийского экономического союза



**Е. Ю. Тимофеева,**  
к. э. н., доцент кафедры  
таможенного дела Санкт-Петербургского государственного экономического университета

Представлен анализ транспортно-логистического взаимодействия стран, входящих в Евразийский экономический союз (Союза). Приведена динамика внешней и взаимной торговли стран Союза; рассмотрена роль различных видов транспорта в перевозках экспортных и импортных грузов; показана динамика грузопотоков; изложены основные проблемы, способы их решения и пространственные приоритеты развития транспортной инфраструктуры; предложены направления для оптимизации транспортно-логистических затрат.

## Развитие транспортной и таможенной инфраструктуры как фактор реализации внешнеторгового потенциала стран Евразийского экономического союза и регионов России

Создание Евразийского экономического союза (Союза) как формы интеграции предполагает коллективный протекционизм, позволяющий усилить конкурентные позиции экономических субъектов стран, входящих в объединение. Индикаторы роста конкурентоспособности на международных рынках — увеличение экспорта в третьи страны, расширение рынков сбыта товаров на внутреннем рынке Союза вследствие взаимной торговли и вытеснения с него поставщиков товаров из третьих стран, не входящих в Союз. Сведения за 2018 г. при-

ведены в табл. 1, составленной на основе данных статистики внешней и взаимной торговли [5,6] Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

Данные статистики свидетельствуют о противоречивых тенденциях во взаимной и внешней торговле с третьими странами. За последний год внешнеторговый оборот в стоимостном выражении с третьими странами возрос весьма существенно. Значительно увеличился объем экспорта, что можно считать позитивным явлением. Вместе с тем рост внешнеторгового оборота с третьими странами на 78 % обусловлен ростом цен на товары и только на 22 % — увеличением товарной массы [5], что нельзя отнести к позитивным тенденциям экономического роста. Рост торговли с третьими странами существенно опережает динамику взаимной торговли стран Союза. На долю торговли с третьими странами в общем товарообороте приходится 86,5 %, а взаимной торговли — 13,5 %. При этом наметилась тенденция к снижению доли взаимной торговли по сравнению с 2017 г., когда она составляла 14,6 % [6].

Из приведенных данных очевидно следующее:

- дальнейшее расширение экспорта в третьи страны требует реализации внутренних резервов территории и диверсификации экономики в плане расширения номенклатуры экспортных товаров;

Таблица 1. Динамика внешней и взаимной торговли стран Союза (% к значению 2017 г.)

Страны	Внешнеторговый оборот с третьими странами			Взаимная торговля стран Союза
	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот
Всего по странам — членам Союза	118,8	126,8	106,3	109,2
Республика Армения	118,2	103,0	127,0	120,7
Республика Беларусь	118,4	128,0	108,0	101,8
Республика Казахстан	112,3	127,3	112,7	112,0
Киргизская Республика	112,3	97,8	119,0	105,0
Российская Федерация	118,4	126,9	105,2	111,5

Таблица 2. Доля различных видов транспорта в перевозках экспортных и импортных грузов в странах Союза (%)

Виды транспорта	Импорт/экспорт	ЕАЭС	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Киргизская Республика	Российская Федерация
Всего		100	100	100	100	100	100
Морской/речной	Импорт	36,2		0,0	12,4	0,0	45,8
	Экспорт	58,1	—	0,0	77,6	—	58,9
Трубопроводный	Импорт	0,4		—	—	—	—
	Экспорт	21,4	—	3,9	1,4	—	24,3
Железнодорожный	Импорт	34,5	67,8	62,4	57,5	22,5	28,8
	Экспорт	17,9	18,1	81,8	20,2	41,2	14,7
Автомобильный	Импорт	27,6	60,6	37,1	28,0	75,6	24,1
	Экспорт	2,2	31,9	14,1	0,8	55,6	1,7
Воздушный	Импорт	0,3	0,1	0,2	0,7	1,9	0,2
	Экспорт	0,1	0,2	0,0	0,0	3,2	0,1

Таблица 3. Динамика грузопотоков в 2017 г. через пункты пропуска на таможенной границе стран Союза

Страны	Всего, % к значению 2016 г.	Через пункты пропуска			
		автомобильные	железнодорожные	морские и речные	воздушные
Российская Федерация	76,7	59,0	96,4	73,0	266,7
Республика Казахстан	101,0	171,0	100,0	—	100,0
Республика Беларусь	114,1	112,0	113,0	—	50,0
Республика Армения	173,4	222,3	76,2	—	300,0
Киргизская Республика	277,7	267,9	352,9	—	100,0

• резервы расширения внутренних рынков стран Союза за счет импортозамещения далеко не исчерпаны.

С этих позиций интерес представляет анализ вовлеченности регионов России в сферу внешнеэкономической деятельности. Во внешнеторговом обороте субъектов РФ отмечается высокая степень централизации сферы международной торговли. По данным статистики внешней торговли таможенных органов России 50,2 % объема российского экспорта и 63 % импорта приходится на Центральный федеральный округ, причем 45,4 % экспорта и 55,1 % импорта — на Москву и Московскую область. Такие области центральной России, как Орловская, Рязанская, Смоленская, Тверская, вносят менее одного процента во внешнеторговый оборот. На долю Северо-Западного федерального округа приходятся 11,3 % экспортных и 15,8 % импортных поставок, на Приволжский федеральный округ 9,7 и 6,2; на Сибирский 8,6 и 4,0; на Дальневосточный 6,3 и 2,6; на Южный 4,6 и 3,9; на Северо-Кавказский федеральный округ 0,3 и 0,4 % соответственно [7]. Таким образом, уровни развития внешнеторговых связей субъектов федерации значительно различаются. Значительная часть регионов имеет существенные нереализованные резервы для развития внешнеторговых связей.

Реализация внешнеторгового потенциала территории Союза в современных условиях (применение санкций к России и нарастающая международная конкуренция) требует диверсификации товарных потоков и вовлечения в сферу международной торговли тех регионов России и стран Союза, которые до сих пор не участвовали в достаточной мере в международной, в частности взаимной, торговле.

Важный стимул поиска новых путей реализации экономического потенциала территорий, а значит, и развития их экспортного потенциала помимо развития собственно производств, ориентированных на экспорт, — создание условий для эффективного перемещения товаров как за пределы таможенной территории Союза, так и в рамках этого интеграционного объединения. В число приоритетных направлений развития стран Союза, обозначенных решением высшего Евразийского экономического совета, входят развитие транспортно-логистической инфраструктуры и реализация транзитного потенциала территории, что позволит обеспечить эффективное функционирование единого рынка транспортных услуг и создаст благоприятные условия для вовлечения в сферу внешней торговли новых территорий [3].

Дальнейшее углубление интеграционных процессов на территории Союза объективно связано с развитием транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры. Характеристика объемов перевозок внешнеторговых грузов различными видами транспорта в странах Союза представлена в табл. 2 [5].

Как видно из данных таблицы, подавляющая часть внешнеторговых грузов в странах Союза перевозится морским и железнодорожным транспортом. Малая доля автомобильных перевозок экспортных грузов обусловлена в числе прочих причин санкциями в отношении РФ и принятыми ответными мерами. Особенно резкие изменения наблюдались в период 2017 г. по сравнению с 2016 г. Об этом свидетельствуют данные о динамике грузоперевозок через пограничные пункты пропуска на территории России. По данным таможенной статистики в России объем грузооборота через морские пункты пропуска за 2017 г. снизился на 27 %, а через автомобильные — на 61 % по сравнению с предыдущим годом, незначительное снижение грузооборота наблюдалось и на железнодорожном транспорте. Рост грузооборота отмечался только при перевозках воздушным транспортом, который занимает незначительную долю в общем объеме перевозок через участок таможенной границы,

Таблица 4. Основные проблемы, направления их решения и пространственные приоритеты развития транспортной инфраструктуры в странах Союза

Страны Союза	Проблемы в сфере формирования транспортной среды	Основные направления решения проблем и география расширения транспортной инфраструктуры
Республика Армения	Территориально-транспортная замкнутость	Развитие железнодорожного сообщения со странами Союза и Ираном
Республика Беларусь	Сокращение транзитных перевозок, низкое качество логистических услуг, несоответствие транспортной инфраструктуры возросшему грузопотоку, недостаточная гармонизация и унификация транспортного и таможенного законодательства	Переориентация транспортных потоков в направлении Европа–Китай. Развитие транспортной инфраструктуры, синхронизация транспортного и таможенного законодательства. Развитие международных высокоскоростных железнодорожных магистралей, в частности Москва–Минск
Киргизская Республика	Низкая конкурентоспособность транспортных перевозок	Реализация транзитного потенциала на основе развития железнодорожного сообщения с Китаем и Узбекистаном
Республика Казахстан	То же	Реализация транзитного потенциала: участие в международных транспортных проектах на основе развития автомагистралей и обеспечения доступа к портам, в частности российским
Российская Федерация	Недостаточная реализация внутренних транспортных возможностей территории и несинхронизированное развитие транспортной и таможенной инфраструктуры	Создание единого транспортного пространства от Атлантики до Тихого океана. Вовлечение в развитие транспортно-логистической инфраструктуры иностранных инвестиций. Развитие экспортных транспортных коридоров для вовлечения в экспортный товарооборот регионов России. Сближение уровня инфраструктурного развития стран Европейского союза и стран Союза

относящейся к территории России [8]. Сравнение динамики грузопотоков через пункты пропуска стран Союза приведено в табл. 3.

Как видно, на фоне значительного снижения автомобильных, морских и железнодорожных перевозок через пункты пропуска на территории России в других странах Союза грузопоток через автомобильные пункты пропуска вырос практически во всех странах: в Киргизской Республике и Республике Армения более чем в два раза, в Республике Казахстан на 71 %. Объем перевозок через железнодорожные пункты пропуска повысился в Киргизской республике более чем в 3,5 раза, в Республике Беларусь на 13 %.

Однако в целом грузопоток через все виды пунктов пропуска на таможенной границе Союза сократился за год почти на 20 %. Основная доля снижения приходится на РФ, через пункты пропуска которой перемещается более 87 % грузов [8].

Вместе с тем следует отметить, что в 2018 г. по сравнению с 2017 г. объем автомобильных перевозок возрос на 20 % [8]. В 2019 г. наметился некоторый рост объема контейнерных перевозок через морские порты и по Транссибирской магистрали. Отправки контейнерных поездов из Китая выросли на 62 %. Особенно активно развиваются контейнерные перевозки по маршруту Китай–Европа.

Для достижения целей, сформулированных интеграционным сообществом,

каждое из государств Союза решает свои специфические проблемы. Основные направления их решения и пространственные приоритеты развития представлены в табл. 4, составленной на основе анализа экспертных заключений [3–4, 9, 10].

Большинство экспертов отмечают необходимость развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры. При этом важно отметить, что после создания Союза решения в сфере транспорта связаны как с реализацией инвестиционных проектов, нацеленных на увеличение грузоперевозок через таможенную границу с третьими странами, так и с совершенствованием взаимодействия объектов транспортно-логистической инфраструктуры внутри интеграционного объединения.

### Воздействие пространственного развития и размещения таможенной инфраструктуры на эффективность перевозок

Таможенное законодательство, принятое в рамках Союза, предусматривает комплекс новых положений, позволяющих эффективно осуществлять транспортно-логистическую деятельность при международных перевозках. К основным направлениям, позволяющим повысить эффективность и сократить затраты времени при международных перевозках, нужно отнести следующие [1; 2]:

- расширение практики применения обязательного предварительного ин-

формирования о пересечении таможенной границы товарами, перевозимыми различными видами транспорта;

- возможность использования предварительной информации о товарах и транспортных средствах для проведения таких таможенных операций, как подача уведомления о прибытии транспортного средства, размещение товаров на складе временного хранения, проведение иных форм государственного контроля (транспортного, ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-эпидемиологического) и помещение товаров под процедуру таможенного транзита;

- расширение практики применения принципа единого окна;

- использование системы электронного декларирования процедуры таможенного транзита, контроля и завершение процедуры в электронном виде.

Значительные нововведения связаны с особенностями перемещения товаров железнодорожным транспортом в целях обеспечения эффективного оборота транспортных средств.

Указанные возможности, предоставляемые таможенным законодательством, позволяют:

- сократить сроки проведения таможенных операций как в пограничных пунктах пропуска, так и при закрытии процедуры таможенного транзита;

- сократить неэффективные простои транспортных средств;

• уменьшить затраты транспортных организаций на доставку товаров и проведение таможенных операций.

Вместе с тем существует ряд вопросов, влияющих на скорость оборота транспортных средств и эффективность перевозок, но не имеющих достаточной нормативно-правовой поддержки и, соответственно, практических решений. К таким вопросам, в частности, относятся:

- синхронизация развития таможенной и транспортной инфраструктуры;
- унификация таможенного и транспортного законодательства;
- создание благоприятных условий

в части совершенствования таможенного законодательства для развития мультимодальных перевозок.

Для создания единого транспортного пространства на территории Союза необходимо развитие сети объектов таможенной инфраструктуры, например, складов временного хранения и таможенных складов, а также оптимизации числа объектов на границе с учетом следующих факторов, оказывающих воздействие на эффективность перевозок:

- специфики перевозок различными видами транспорта;
- формирования эффективных маршрутов и дистанций перевозок.

Такой подход позволит оптимизировать и затраты перевозчиков на перемещение товаров по территории Союза.

Данные о количестве пунктов пропуска на таможенной границе Союза при-



Пункт пропуска Торфяновка–Валимаа

ведены в *табл. 5*, составленной на основе статистики ЕЭК [3].

Плотность размещения пунктов пропуска на таможенной границе Союза на 01.01.2018 г. приведена в *табл. 6*, составленной на основе статистики ЕЭК [3].

Как видно из данных таблиц, различия в плотности размещения пунктов пропуска весьма существенны. В РФ, имеющей самую большую протяженность таможенной границы, расстояние между пунктами пропуска составляет 186 км. В Республике Беларусь, где протяженность таможенной границы меньше в 24 раза, расстояние между пунктами пропуска 54 км. В Республике Казахстан, Армении и Кыргызской Республике, имеющих незначительную протяженность таможенной границы, расстояние между пунктами пропуска

намного больше среднего по Союзу, что свидетельствует о необходимости увеличить число пунктов пропуска в целях развития внешнеторговых связей с третьими странами.

Данные о плотности размещения складских помещений, относящихся к объектам таможенной инфраструктуры внутри стран Союза, приведены в *табл. 7, 8*.

В 2018 г. на территории Союза зарегистрировано 1192 склада различных типов: 844, или 71 % от общего числа, складов временного хранения; 295, или 24,7 % таможенных складов. Наибольшая площадь складских помещений принадлежит Республике Казахстан — 15 297 тыс. кв. м при площади территории 2,7 млн кв. км. Россия, площадь территории которой в 6,3 раза больше, располагает площадью складского хозяйства

Таблица 5. Количество пунктов пропуска на таможенной границе стран Союза на 01.01.2018

Страны	Общее количество пунктов пропуска	Пункты пропуска			
		автомобильные	железнодорожные	морские и речные	воздушные
Всего пунктов пропуска	449	170	75	77	112
Российская Федерация	338	117	50	72	86
Республика Казахстан	37	15	5	2 (морские)	15
Республика Беларусь	52	25	15	3 (речные)	7
Республика Армения	7	4	1	—	2
Киргизская Республика	15	9	4	—	2

Таблица 6. Плотность размещения пунктов пропуска на таможенной границе стран Союза

Страны	Количество пунктов пропуска	Протяженность внешней границы Союза, км	Среднее расстояние между пунктами пропуска на таможенной границе Союза, км
Всего	449	68380,6	152
Российская Федерация	338	56258,0	186
Республика Казахстан	37	5144,6	233
Республика Беларусь	52	2334,0	54
Республика Армения	7	3390,0	251
Киргизская Республика	15	1254,0	261

Таблица 7. Количество складов временного хранения, таможенных складов и свободных складов в расчете на 1000 кв. км площади территории стран Союза

Страна	Площадь территории стран Союза, кв. км	Количество складов	Количество складов на 1000 кв. км площади территории
Всего по странам Союза	20288, 980	1192	0,06
Российская Федерация	17125, 191	747	0,04
Республика Беларусь	207, 595	184	0,89
Республика Казахстан	2724, 900	215	0,08
Республика Армения	29, 743	26	0,87
Киргизская Республика	199, 951	20	0,1

Таблица 8. Площадь складов временного хранения, таможенных складов и свободных складов в расчете на 1 кв. км площади территории стран Союза на 01.01.2018 г.

Страна	Площадь территории, кв. км	Общая площадь складских помещений, кв. м	Средняя площадь складских помещений, кв. м	Площадь складских помещений, кв. м на 1 кв. км площади территории стран Союза
Всего по странам Союза	20288 980	23596 958	19796	1,16
Российская Федерация	17125 191	4998 350	6691	0,29
Республика Беларусь	207595	2329 600	12661	11,22
Республика Казахстан	2724 900	15296 600	71147	5,61
Республика Армения	29743	392708	15104	11,09
Киргизская Республика	199951	578700	28935	2,89

в три раза меньшей (4998,4 тыс. кв. м). Таким образом, на территории Республики Казахстан на 1000 кв. км приходится в среднем около 5,6 кв. м складских помещений. В России значение этого показателя составляет 0,3 кв. м на 1000 кв. км, т. е. в 20 раз меньше.

Один из факторов сокращения складских помещений — стремление законодателей и таможенных органов ускорить проведение операций с применением информационных технологий. Таможенное законодательство нацелено на стимулирование скорейшего декларирования товаров без помещения их на склады, в частности на склады временного хранения, что отвечает потребностям получателей товаров и перевозчиков. Однако для развития транзитных и мультимодальных перевозок, без которых задача создания единого транспортного пространства от Атлантики до Тихого океана вряд ли возможна, важно учитывать такой фактор, как эффективная дальность перевозок.

В России дальность перевозок автотранспортными средствами на 800 км считается средней, а к дальним и сверхдальним относятся перевозки на 1500–2000 км [13]. Российские железные дороги занимают лидирующее положение по средней дальности перевозок грузов, составляющей 1600–1700 км [11]. Эксперты отмечают дальнейший рост дальности перевозок, связанный в основном с экспортными отправлениями. Наряду с этим увеличивается и общее время перевозки грузов за счет перевозки порожних транспортных средств [11]. Технично-экономические характеристики водного транспорта, связанные с перевозками по внутренним водным путям, определяют среднюю экономически выгодную дальность перевозки 400 км [12].

Учитывая сказанное, вряд ли существующую плотность складских площадей можно назвать удовлетворительной и экономически целесообразной с позиций предельных расстояний экономически

выгодного использования различных видов транспорта и транспортировки грузов без перевалки. Недостаточно и качество складских площадей, что негативно влияет на эффективность хозяйственной деятельности отдельных перевозчиков. В связи с этим актуальна оптимизация развития и размещения складов — элементов таможенной инфраструктуры, с учетом особенностей перевозок различными видами транспорта.

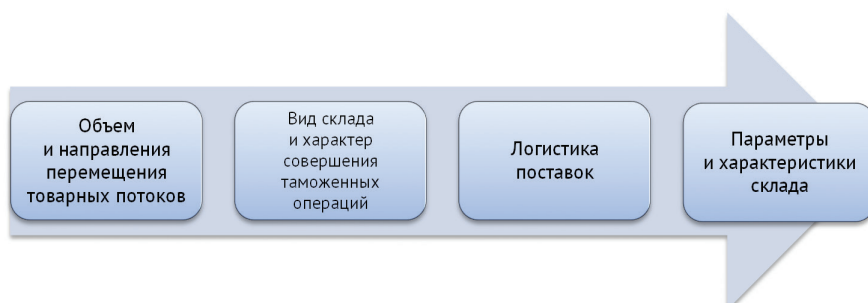
### Размещение складских объектов таможенной инфраструктуры с учетом транспортно-логистических факторов

Развитие и размещение системы складских комплексов из числа объектов таможенной инфраструктуры зависит от различных факторов. Основные группы факторов, влияющие на месторасположение и размер территории, попадающей в зону обслуживания склада, представлены на рисунке.

К первой группе относят объем существующих и потенциальных товарных потоков, из которых следует выделить:

- импортные и экспортные потоки из третьих стран и в третьи страны, не входящие в Союз;
- товарные потоки на ввоз и вывоз в рамках взаимной торговли между странами Союза;
- транзитные перевозки по территории стран Союза.

Во вторую группу включают факторы,



Основные группы факторов, влияющих на размещение и параметры склада



Ж/д пункт пропуска Бусловская



Морской пункт пропуска

связанные с выбором вида склада и с особенностями совершения таможенных операций, что зависит от характера перемещения товара (транзит, импортные или экспортные поставки).

Всего выделяют три вида складов — объектов таможенной инфраструктуры: склады временного хранения, таможенные, свободные. На складах временного хранения находятся преимущественно импортируемые товары, не помещенные под таможенную процедуру. Кроме того, такие склады могут использоваться при перевалке в процессе таможенного транзита товаров. Таможенные склады предназначены для помещения импортируемых и незначительной части экспортируемых товаров с помещением их под процедуру таможенного склада. Оба вида складирования не предполагают производственных операций с товарами. Разрешены только операции по исправлению упаковки, формированию товарной партии и т. п., иными словами, операции, не приводящие к изменениям потребительских свойств товаров. В то же время размещение товаров на свободном складе предполагает помещение товаров под таможенную процедуру с возможностью проведения с товарами производственных операций (сборки, монтажа, переработки и экспорта полученного в результате товара).

В случае приобретения складами статуса уполномоченного экономического оператора им согласно таможенному законодательству предоставляются упрощения при совершении таможенных операций, особенно при временном хранении и реализации процедуры транзита. Кроме того, требуется оценить возможность и потенциальную скорость проведения таможенных операций, связанных

с досмотром товаров.

Таким образом, при выборе точки размещения и емкости склада требуется:

- осуществить выбор вида склада;
- оценить возможность и скорость проведения таможенных операций на складе.

Третью группу составляют факторы, связанные с логистикой поставок:

- дальность транспортировки грузов между поставщиками и получателями;
- выбранный вид перевозки: прямая или мультимодальная (смешанная перевозка);
- выбранный вид транспорта;
- грузоподъемность транспортного средства;
- оптимальная дальность перевозки с учетом логистических затрат и тарифов на перевозку;
- общее время перевозки;
- возможность минимизации порожних рейсов вследствие организации встречной перевозки грузов;
- возможность организации логистических услуг.

Четвертая группа факторов связана с определением параметров и характеристик склада:

- наличие отправителей товаров из числа экспортеров;
- наличие получателей товаров;
- емкость склада;
- уровень заполняемости склада;
- стоимость обслуживания потребителей.

Помимо точки размещения склада важно определить площадь, которую он будет обслуживать, что позволит установить и необходимую плотность покрытия территории складскими помещениями. Представляется, что зона обслуживания склада должна находиться в радиусе эф-

фективной дальности перевозок тех видов транспорта, которые обслуживаются данным складом. В идеале при прямых перевозках дальность перевозок между поставщиком и потребителем также должна укладываться в указанный диапазон. В случае мультимодальных перевозок при оценке площадок для размещения складской таможенной инфраструктуры нужно учитывать существующие комплексы или возможность организации новых на территории транспортных узлов, чтобы перевалка грузов с одного вида транспорта на другой проходила под таможенным контролем.

Увеличение покрытия территории стран Союза складскими помещениями, в частности имеющими статус уполномоченных экономических операторов, должно базироваться на разработке концепции размещения тех или иных складских комплексов с учетом предельных расстояний экономически выгодного использования различных видов транспорта.

Таким образом, анализ статистики показывает значительную дифференциацию уровня развития внешнеэкономической деятельности различных регионов России и стран — членов Союза. Часть центральных регионов России практически не вовлечена во внешнеэкономическую деятельность или вовлечена очень незначительно. Снижается и доля взаимной торговли между странами — членами Союза. Реализация внутреннего потенциала территорий в целях расширения экспорта в третьи страны и развития внутреннего рынка стран — членов Союза требует создания благоприятных условий для эффективной работы всех участников перемещения товаров: производителей (экспортеров), торгующих организаций, владельцев складов и транспорт-



Ж/д пункт пропуска Бусловская

ных организаций. Вместе с тем следует отметить, что решение перечисленных проблем осуществляется недостаточно комплексно. В ряде случаев развитие внешнеэкономической деятельности не увязано с развитием транспортной и таможенной инфраструктуры. В то же время отсутствие развитой транспортной и таможенной инфраструктуры не позволяет реализовать потенциал территорий. Важным аспектом представляется и развитие складских комплексов, относящихся к объектам таможенной инфраструктуры с учетом эффективного использования различных видов транспорта.

Возникающие диспропорции и низкий уровень развития складского хозяйства, по всей видимости, имеют объективную основу. Государство в лице таможенных органов по существу не заинтересовано в поощрении развития различных складов, и прежде всего складов временного хранения, где может осуществляться перевалка грузов под таможенным контролем. Это связано с тем, что до настоящего времени превалирует фискальная составляющая в оценке деятельности таможенных органов, в связи с чем, основной их задачей является ускорение проведения таможенных операций для стимулирования как можно более быстрого декларирования товаров и перечисления таможенных платежей в бюджет. Вместе с тем реализация экономического потенциала территорий является существенным резервом создания добавленной стоимости и увеличения

внутреннего валового продукта. С этих позиций и с позиций создания условий для эффективной работы транспортных организаций, а также для развития мультимодальных перевозок и транспортных коридоров, в том числе экспортных, увеличение уровня покрытия территорий складскими комплексами является перспективной задачей. Согласованное комплексное развитие транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры даст толчок к вовлечению в процесс внешнеэкономической деятельности внутренних территорий России и стран — членов Союза, создаст условия для развития мультимодальных перевозок и позволит осуществлять перевозки наиболее эффективным способом на основе оптимизации транспортно-логистических затрат. ■

#### Литература

1. Таможенный кодекс ЕАЭС. [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс». — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.10.2019).
2. Федеральный закон от 26.07.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании». [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 26.09.2019).
3. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 28 от 16.10.2015 «Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года». [Электронный ресурс] — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 27.09.2019).

4. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 30.09.2019).
5. Об итогах внешней торговли Евразийского экономического союза за 2018: аналит. обзор. — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения 06.10.2019).
6. Об итогах взаимной торговли товарами Евразийского экономического союза за 2018 год. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 04.10.2019).
7. Итоги внешней торговли субъектов Российской Федерации за 2018 год. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 04.10.2019).
8. Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза: аналит. обзор. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 02.10.2019).
9. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 году. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / под ред. д. и. н., чл.-корр. РАН И. С. Иванова. Российский совет по международным делам. — М.: НП РСМД, 2017. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 22.09.2019).
10. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.government.by/upload/docs/file71d8be5815e54098.PDF>. (дата обращения: 27.09.2019).
11. Грузовой железнодорожный транспорт России за 2010–2015 гг.: аналит. доклад. Институт естественных монополий. — URL: [http://www.ipem.ru/files/files/research/2016\\_05\\_25\\_analiticheskiy\\_doklad\\_po\\_zhd\\_transportu\\_2010\\_2015.pdf](http://www.ipem.ru/files/files/research/2016_05_25_analiticheskiy_doklad_po_zhd_transportu_2010_2015.pdf) (дата обращения: 29.09.2019).
12. Об утверждении стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года: утв. Распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р.
13. Динамика грузоперевозок в России. Аналитический центр при Правительстве РФ. — М., 2015. [Электронный ресурс] — URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf> (дата обращения: 29.09.2019).