

*Руселевич А.Н.,
магістр економічних наук,
аспірант кафедри міжнародних економічних відносин,
Белорусский государственный университет*

ДВИЖЕНИЕ К ЕДИНОМУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМУ РЫНКУ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА И НОВЫЙ ТАМОЖЕННЫЙ КОДЕКС

Аннотация. Статья посвящена вопросам развития и движущим силам на пути к единому транспортно-логистическому рынку Евразийского экономического союза. Сформулированы предпосылки его создания и функционирования. Дано определение, а также разработана имитационная модель единого рынка, с помощью которой проанализировано влияние нового Таможенного Кодекса на развитие единого транспортно-логистического рынка. Выделены значимые положения нового Таможенного Кодекса, исследовано и структурировано прямое и косвенное влияние на сферу транспортно-логистических услуг. Представлены этапы изменения имитационной модели единого рынка, наглядно доказывающие, что новый Таможенный Кодекс является действенным инструментом построения единого рынка транспортно-логистических услуг Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: транспортно-логистический рынок, Таможенный Кодекс, единый рынок, интеграция, имитационная модель, барьеры, экспорт-импорт.

Постановка проблемы. Вопросы евроазиатской интеграции в настоящее время являются одними из самых актуальных на постсоветском пространстве. Взаимная торговля, услуги и производство невозможны без использования транспортно-логистических услуг. Транспортно-логистический рынок, который априори предполагает совокупность различных местностей и систем международных отношений, экономически целесообразно внедрить в единый рынок, объединяющий территорию необходимой нам транспортно-логистической услуги, что даст мощный импульс для экономического роста этих услуг.

Таким образом, изучение основ формирования и становления, а в частности, и факторов, которые влияют на развитие транспортно-логистического рынка внутри интеграционной группировки, являются на сегодняшний момент наиболее актуальными.

Анализ последних исследований и публикаций. Различным теоретическим и практическим аспектам функционирования транспортно-логистического рынка посвящены работы отечественных и зарубежных специалистов. Так, проблемами транспортной логистики занимается достаточно большое количество зарубежных ученых, среди которых можно назвать Д.Дж. Бауэрсокса, Д.Дж. Клосса, М. Линдерса, Х. Фирона, а также российских ученых, в число которых входят В.И. Сергеев, В.В. Дыбская. В Республике Беларусь проблемам транспортной логистики посвящены научные работы И.А. Елового, В.Ф. Медведева, П.Г. Никитенко и др. [1, с. 68].

Выделение не решенных ранее частей общей проблемы. Если частным вопросам транспортно-логистического рынка

посвящено множество работ, то условиям функционирования данного рынка в интеграционной группировке, а также созданию единого транспортно-логистического рынка Евразийского экономического Союза уделяется недостаточно внимания.

Цель статьи заключается в анализе движущих сил, предпосылок и условий становления и развития единого евразийского транспортно-логистического рынка. Исходя из поставленной цели исследования, поставлены такие задачи:

- дать определение единому рынку транспортно-логистических услуг;
- построить имитационную модель единого транспортно-логистического рынка;
- оценить влияние нового Таможенного Кодекса на функционирование имитационной модели и сделать выводы как по эффективности модели, так и по значимости Таможенного Кодекса для дальнейшего развития единого рынка.

Изложение основного материала исследования. Основными движущими силами на транспортно-логистическом рынке являются:

- глобализация мировой экономики и расширение экономической интеграции;
- развитие аутсорсинга логистики, то есть тенденция концентрации предприятий на деятельности, связанной с ключевыми компетенциями и аутсорсингом непрофильных направлений в своей работе;
- стремление предприятий к единым тарифам и тем самым оптимизация затрат во всех звеньях транспортно-логистических систем;
- сокращение жизненного цикла продукции, новые подходы к маркетингу и дистрибуции продукта, возросшая роль инноваций в транспортно-логистических процессах, особенно это касается электронных методов и способов ведения бизнеса [2, с. 24].

Прогнозируется, что увеличение объема пассажиров и грузов в первой половине XXI века неизбежно будет превышать рост мирового производства [3, с. 21]. В связи с этим решение задач транспортно-логистического рынка выходит на первый план международной экономики, чтобы не стать препятствием развития мирохозяйственных связей. Поэтому формирование транспортно-логистического рынка внутри интеграционного объединения рассматривается прежде всего как межотраслевая и межрегиональная система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

С точки зрения целей и задач интеграционных группировок в перспективе под единым рынком транспортно-логистических услуг (далее – ЕРТЛУ) понимается физическое и экономическое пространство, внутри которого поставщикам и потребителям транспортно-логистических услуг, являющихся

резидентами стран-участниц интеграционных группировок, предоставляется национальный режим, а экономические границы отсутствуют. С учетом опыта Европейского Союза [4–6] к основным предпосылкам формирования единого транспортно-логистического рынка можно отнести:

- политическую волю властей стран-участниц, стремящихся к углублению интеграции и увеличению масштабов единого рынка;
- близость уровней технического, технологического и институционального развития стран-членов;
- перспективы усиления позиций стран-участниц на едином рынке;
- снижение транспортных и транзакционных издержек экономик стран участниц за счет гармонизации правил и нормативов;
- возможность ускорения совместных проектов по развитию транспортно-логистической инфраструктуры;
- отсутствие языкового барьера при осуществлении межстрановой транспортно-логистической работы;
- наличие общих трансграничных транспортных коридоров;
- схожесть используемых парков подвижного состава;
- совпадающие или близкие технические стандарты и регламенты, применяемые государствами-членами в транспортных отраслях.

Сформируем основные задачи развития единого рынка транспортно-логистических услуг:

- ликвидация разрывов и «узких мест» на транспортно-логистической сети интеграционной группировки через комплексное развитие крупных транспортных узлов, формирование единой дорожной сети;
- формирование единой сбалансированной системы транспортно-логистических коммуникаций на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта через увеличение пропускной способности;
- разработка интегрированной системы логистических парков как основы формирования современной товаропроводящей сети, а также освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортно-логистической инфраструктуры;
- создание единой информационной и правовой среды технологического взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных контрольных органов.

Принимая во внимание то, что в настоящее время не существует четкого и исчерпывающего определения единого транспортно-логистического рынка, которое в полной мере отражало бы все характеристики, свойственные функционированию и развитию единого рынка, сформулируем более полное определение: единый транспортно-логистический рынок (далее ЕТЛР) – это сложная двухуровневая система, увязывающая между собой производителей транспортных услуг (первый уровень – перевозка, то есть транспортная инфраструктура) и логистических услуг (второй уровень – управление перевозкой, то есть логистическая инфраструктура) с потребителями транспортно-логистических услуг, а также служащая для:

- удовлетворения всего разнообразия спроса в транспортно-логистических услугах на высоком уровне;
- беспрепятственного движения товаров, труда и капитала между странами-участницами интеграционной группировки благодаря устранению всех барьеров.

Модель единого транспортно-логистического рынка, с учетом его задач продемонстрирована на рис. 1. Центральное ядро модели – это двухуровневая, тесно взаимосвязанная транспортно-логистическая инфраструктура, которая работает как в национальном и региональном, так и в международном сегментах. На работу данного ядра влияют:

1) требования отрасли (нормы качества транспортно-логистических услуг, наличие ресурсов для эффективного функционирования отрасли, информатизация, экологичность, информационные технологии, информационно-правовое сопровождение и т. д.);

2) требования интеграции (максимальное снятие таможенных барьеров, установление единых норм и тарифов, наднациональное и межгосударственное регулирование).

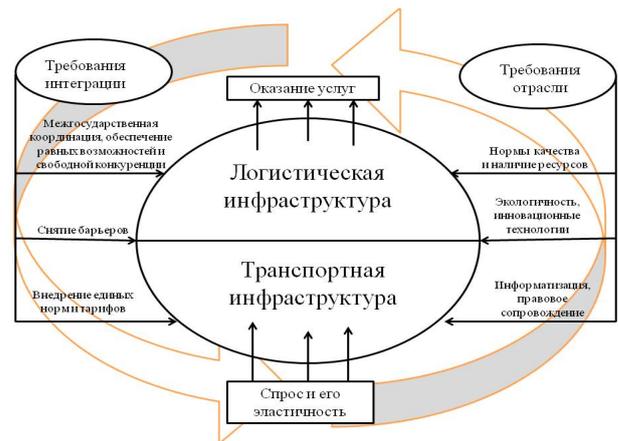


Рис. 1. Модель единого транспортно-логистического рынка

В качестве входных параметров системы выступают требования заказчиков, то есть спрос и его эластичность, в качестве выходных данных – требования потребителей, то есть оказанные услуги и их результативность. Функционирование данной системы отражает суть единого рынка транспортно-логистических услуг. Такой подход выявляет ряд особенностей:

- в создании и развитии единого транспортно-логистического рынка основной упор делается на безбарьерный обмен людьми и товарами стран-участниц;
- учитывает требования интеграции, то есть обоюдную выгоду участников единого рынка транспортно-логистических услуг (более развитые страны увеличивают масштабы рынка, менее развитые получают возможность экономического роста);
- системный подход к одновременному учету требований внутренних и внешних транспортно-логистических рынков стран-участниц;
- обязательность единых требований стран-участниц к качеству оказания транспортно-логистических услуг;
- учет национальных особенностей при необходимости;
- построение модели единого рынка с учетом межгосударственной координации и максимальным внедрением единых государственных норм и тарифов.

Обобщая результат и резюмируя вышеизложенное, можно установить стратегическую цель развития единого транспортно-логистического рынка, а именно удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития национальных экономик и обществ в качественных транспор-

тно-логистических услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Сформулированное определение единого транспортно-логистического рынка, генезис понятийного аппарата позволили разработать схему исследуемого рынка с выделением определяющих факторов:

- наличие двухуровневой системы «транспортная и логистическая инфраструктуры»;
- максимальное либо стремящееся к максимальному соблюдение требований международной экономической интеграции;
- оптимальное удовлетворение требований заказчиков, предъявляемых к транспортно-логистическим услугам;
- соблюдение современных требований качества, экологичности, безопасности, информатизации и т. д.

Приведенная модель позволяет провести анализ влияния тех или иных факторов на дальнейшее поведение единого рынка транспортно-логистических услуг. Рассмотрим введение нового Таможенного Кодекса (далее – ТК) Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) [7], тем более, что этот важный процесс затягивается. Прежний ТК [8] был принят в 2009 г., когда формирование Таможенного союза Республики Беларусь, Казахстана и России находилось в начальной стадии. И потому многие реалии, обозначившиеся после вступления с 2015 г. в силу договора о создании ЕАЭС, учтены в нем не были. Значительная часть полномочий таможенных органов передавалась прежним кодексом на национальный уровень, что привело к возникновению различий в механизмах осуществления таможенных процедур и взимания платежей. Помимо самого кодекса, в рамках ЕАЭС продолжали действовать порядка 20 международных соглашений, которые содержали в себе ряд противоречий. Решить эти проблемы можно было только путем разработки нового кодекса.

Правовая основа для его введения заложена в самом договоре о создании ЕАЭС, подписанном 29 мая 2014 г. в Астане. Согласно 32-й статье, посвященной таможенным вопросам, «в Союзе осуществляется единое таможенное регулирование в соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза и регулирующими таможенные правоотношения международными договорами и актами, составляющими право Союза, а также в соответствии с положениями настоящего Договора» [9].

Проект ТК ЕАЭС был готов еще в конце 2014 г. Его разработчиками стали Евразийская экономическая комиссия (далее – ЕЭК), а также национальные правительства, представители бизнеса и экспертного сообщества. Однако в процессе согласования ЕЭК получила около 1,5 тысячи замечаний со стороны участников «интеграционной тройки», а именно России, Беларуси и Казахстана. Позднее к обсуждению документа присоединились Армения и Киргизия, ставшие участниками ЕАЭС в 2015 г. В итоге проект кодекса претерпел заметные изменения.

Таможенный кодекс ЕАЭС включает 60 глав, которые объединены в 9 разделов. В отличие от кодекса Таможенного союза, он не делится на общую и специальную части. В плане дальнейшего развития ЕАЭС кодекс играет «централизаторскую» роль, переводя значительную часть полномочий по таможенному регулированию с национального на союзный уровень. Количество вопросов, которые в сфере таможенного регулирования будет решать Евразийская экономическая комиссия, по сравнению с прежним кодексом увеличивается с 30 до 60, что, несомненно, подчеркивает роль ЕЭК, которая должна не только оставаться административным ядром евразийской интеграции, но и стать серьезным мозговым центром.

Таможенный кодекс ЕАЭС должен вступить в силу с 2018 г. Через год после того, как документ заработает, порог

Таблица 1

Влияние нового ТК на развитие ЕТЛР ЕАЭС

Новые Положения ТК (ввод с 1 января 2018 г.)	Прямое влияние на ЕТЛР	Косвенное влияние на ЕТЛР
«Плюс»		
Приоритет электронного документооборота в таможенных правоотношениях	- построение единой базы данных: <ul style="list-style-type: none"> • о транспортных средствах; • о грузах; • об экспорте, импорте, транзите; - мгновенный обмен указанными данными	- ускорение сопутствующих транспортировке процессов; - удешевление процессов
Повышение статуса уполномоченного экономического оператора	- увеличение прав транспортно-логистических организаций, которые соответствуют определенным критериям и пользуются доверием таможенных органов	- сокращение времени и ресурсов на подготовку документов для таможни при хорошем ведении бизнеса; - стимулирование добросовестной работы
Формирование единых правил для всех стран ЕАЭС	- обеспечение равных условий доступа на единый рынок транспортно-логистических услуг	- снижение транспортной составляющей в конечной цене товара за счет расширения конкурентной среды на едином рынке
Отказ от предоставления подтверждающих документов; автоматический выпуск товара	- создание современной системы контроля над полной уплатой таможенных налогов и сборов за счет либерализации единого рынка	- существенное упрощение работы; - рост как транспортировки, так и сопутствующих процессов
Механизм «единого окна»	- улучшение работы с внешними рынками за счет внедрения лучших международных практик	- значительный прирост объемов торговли; - увеличение ассортимента транспортно-логистических услуг за счет облегчения и доступности таможенных процедур
«Минус»		
Сохранение принципа национального резидентства не введено	- разрешительная система на автоперевозки не ликвидирована (транзитный потенциал востребован не в полной мере)	- отмена принципа резидентства дала бы возможность таможенного оформления и декларирования грузов в странах-участницах ЕАЭС

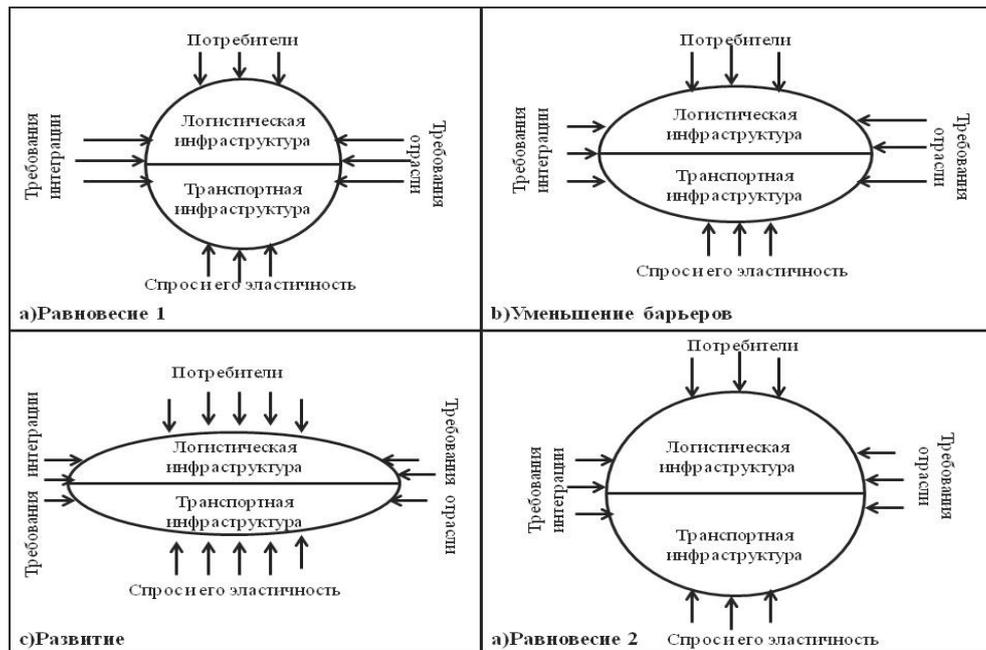


Рис. 2. Этапы изменения имитационной модели единого рынка транспортно-логистических услуг с учетом введения ТК

беспошлинной трансграничной интернет-торговли на территории стран ЕАЭС начнет постепенно снижаться. Примечательно, что в составлении Таможенного кодекса участвовали не только представители государственных органов, но и все конструктивные предложения бизнес-сообществ. Таким образом, ТК – это первый документ Союза, в разработке которого активное участие принимало бизнес-сообщество.

В новом ТК наблюдается большое количество отсылочных норм, более 300 ссылок на решения ЕЭК, что влечет значимое расширение ее полномочий. Основной упор переходит на использование информационных технологий с минимизацией

случаев применения письменного декларирования. Рассмотрим изменения, которые принесет с собой новый ТК в сферу транспортно-логистических услуг, сведем их в табл. 1.

Анализ табл. 1 показывает, что большинство нововведений ТК приводит, во-первых, к ускорению и, как следствие, к удешевлению транспортно-логистических услуг, а во-вторых к оживлению рынка, предложению новых услуг и, как следствие, к увеличению ассортимента. Проанализируем это с помощью имитационной модели единого транспортно-логистического рынка, для чего построим этапы изменения данного рынка (рис. 2).

Поясним этапы, изображенные на рис. 2.

а) Равновесие 1. Единый транспортно-логистический рынок до уменьшения барьеров (введение нового ТК ЕАЭС).

б) Уменьшение барьеров. Снижение влияния национальных требований, снятие барьеров (отказ от подтверждающих документов, автоматический выпуск товара) ведет к сокращению количества нормативных документов, регулирующих единый транспортно-логистический рынок.

в) Развитие. За счет уменьшения давления нормативных актов на единый рынок увеличиваются предложение и спрос на транспортно-логистические услуги, а тем самым растет конкуренция, это все в совокупности приводит к уменьшению цен.

д) Равновесие 2. Уменьшение цен заставляет участников единого рынка предлагать новые виды транспортно-логистических услуг, повышать их качество, привлекать больше ресурсов, тем самым дает возможность поднять цены и опять прийти к равновесному состоянию, но уже в большем объеме.

Если перейти к цифрам, то структурный анализ экспорта-импорта стран-участниц ЕАЭС за 2016 г. [10] представлен на рис. 3, 4.

Транспортные услуги составляют от 12% до 56% в структуре экспорта и от 13% до 39% в структуре

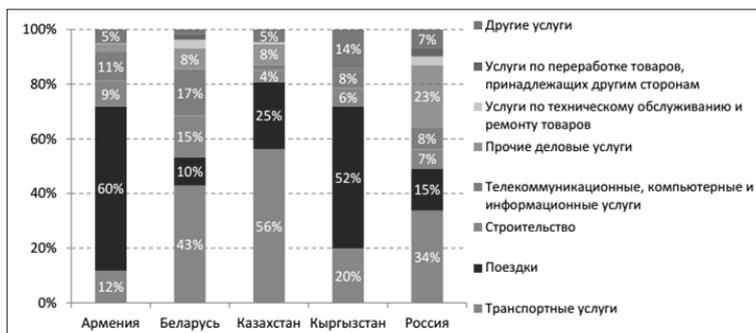


Рис. 3. Структура экспорта услуг в январе-декабре 2016 г.



Рис. 4. Структура импорта услуг в январе-декабре 2016 г.

импорта. Такой разброс показывает не только неравномерность значимости транспортных услуг, но и большой потенциал отрасли в ЕАЭС.

Выводы. Таким образом, сформулированное определение единого транспортно-логистического рынка, то есть генезис понятийного аппарата, позволил разработать имитационную модель исследуемого рынка с выделением определяющих факторов, а именно: а) наличие взаимосвязанной двухуровневой системы; б) максимальное соблюдение требований интеграции; в) оптимальное удовлетворение требований заказчиков, предъявляемых к транспортно-логистическим услугам.

Основываясь на результатах проведенного имитационного моделирования, а также учитывая опыт Европейского Союза в этой области, можно констатировать, что единый транспортно-логистический рынок должен отличаться развитой транспортно-логистической инфраструктурой, единым техническим регламентом и тарифной сеткой, а также развитой конкуренцией на всех видах транспорта. И именно новый Таможенный Кодекс представляет собой настоящий инструмент для снятия основных таможенных барьеров, прокладывая путь к единому техническому регламенту и тарифной сетке единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС.

Литература:

1. Якушенко К.В. Современное развитие транспортно-логистической системы в мире и Республики Беларусь / К.В. Якушенко // Журнал международного права и международных отношений. – 2011. – № 3. – С. 68–75
2. Дыбская В.В. Логистика : в 2 ч. : [учебник для бакалавриата и магистратуры] / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев ; под общ. и науч. ред. В.И. Сергеева. – М. : Юрайт, 2017. – Ч. 1. – 2017. – 317 с.
3. Нечаев С.А. Союзные настроения / С.А. Нечаев // Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ». – 2012. – № 86. – С. 21–22.
4. Мисько О.Н. Международная экономическая интеграция : [учеб.-метод. пособие] / О.Н. Мисько. – СПб. : Университет ИТМО, 2015. – 174 с.
5. Руселевич А.Н. Внедрение европейского опыта в развитие единого транспортно-логистического рынка ЕАЭС / А.Н. Руселевич // Экономика и социум. – 2017. – № 4 (35). – С. 14–18.
6. Руселевич А.Н. Единый рынок транспортно-логистических услуг ЕАЭС: преимущества и недостатки интеграции / А.Н. Руселевич // Современные подходы к повышению эффективности деятельности организации : материалы Республиканской научно-практической конференции. – Минск, 2017. – С. 171–173.
7. О проекте Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза : Решение Коллегии Евразийской экономической Комиссии от 18 декабря 2014 г. № 223 // Интернет-портал Евразийского Межправительственного Совета [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/docs/Download.aspx?lsDlg=0&print=1&ID=5956>.
8. Таможенный кодекс Таможенного союза (ред. от 8 мая 2015 г.) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17). – 2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_94890.
9. Договор о Евразийском экономическом союзе : Постановление Евразийской экономической комиссии от 29 мая 2014 г. // Интернет-портал Евразийского Межправительственного Совета [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.eurasiancommission.org/ru/Lists/EECDocs/635375701449140007.pdf>.
10. Аналитический обзор Евразийской экономической Комиссии за 2016 год // Интернет-портал Евразийской экономической Комиссии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Documents/Indicators201612.pdf.

Руселевич А.Н. Рух до єдиного транспортно-логістичного ринку Євразійського економічного союзу і новий Митний Кодекс

Анотація. Статтю присвячено питанням розвитку і рушійним силам на шляху до єдиного транспортно-логістичного ринку Євразійського економічного союзу. Сформульовано передумови його створення і функціонування. Дано визначення, а також розроблено імітаційну модель єдиного ринку, за допомогою якої проаналізовано вплив нового Митного Кодексу на розвиток єдиного транспортно-логістичного ринку. Виділено значущі положення нового Митного Кодексу, досліджено і структуровано прямий і непрямий вплив на сферу транспортно-логістичних послуг. Представлено етапи зміни імітаційної моделі єдиного ринку, які наочно доводять, що новий Митний Кодекс є дієвим інструментом побудови єдиного ринку транспортно-логістичних послуг Євразійського економічного союзу.

Ключові слова: транспортно-логістичний ринок, Митний Кодекс, єдиний ринок, інтеграція, імітаційна модель, бар'єри, експорт-імпорт.

Ruselevych A.N. The movement to the common transport and logistics market of the Eurasian Economic Union and new Customs Code

Summary. The article is devoted to development issues and driving forces on the way to the common transport and logistics market of the Eurasian Economic Union. The prerequisites for its creation and functioning are formulated. A definition and model of a single market are developed and used to analyse the impact of the new Customs Code on the development of a common transport and logistics market. Significant provisions of the new Customs Code are singled out; direct and indirect influence on the sphere of transport and logistics services is studied and structured. The stages of the change in the simulated model of the common market that clearly demonstrate that the new Customs Code is an effective tool for building a common market for transport and logistics services of the Eurasian Economic Union are presented.

Key words: transport and logistics market, Customs Code, common market, integration, imitation model, barriers, export-import.