

УДК 339.92 (1-67ЕАЭС+510)

ЦЗЮЙ ИН

аспирант

Белорусский государственный экономический университет,
г. Минск, Республика Беларусь*Статья поступила 31 марта 2020г.*

**ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ
СТРАН-УЧАСТНИЦ ЕАЭС ПО СОПРЯЖЕНИЮ
"ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ" ПРИ УСЛОВИЯХ МНОГОСТОРОННЕГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**

С момента выдвижения Китаем инициативы «Один пояс – один путь» Евразийский экономический союз, будучи ключевым партнером в рамках данной инициативы, всегда получал от Китая активные предложения; сам ЕАЭС также придавал большое значение этой инициативе, надеясь с ее помощью достичь собственных интересов. В 2018 г. Евразийская экономическая комиссия в своих решениях ясно обозначила намерение провести углубленные переговоры по вопросам дальнейшего согласования со стратегией «Один пояс — один путь». В процессе ее реализации в течение нескольких последних лет стороны не могли не столкнуться с различными проблемами. В настоящей статье представлен анализ существующих на сегодняшний день препятствий в сфере транспортных перевозок, предложены пути их устранения, а также представлены направления развития сотрудничества в области транспортной интеграции внутри и за пределами союза.

Ключевые слова: транспортно-логистическая интеграция, ЕАЭС, КНР, таможенная деятельность, Трансазиатская железнодорожная магистраль, международное экономическое сотрудничество.

JU YING

Graduate Student,

Belarusian State Economic University, Minsk, Republic of Belarus

**THE PROBLEMS OF TRANSPORT AND LOGISTICS INTEGRATION
OF THE EAEU MEMBER COUNTRIES IN CONJUNCTION WITH
«ONE BELT ONE WAY» UNDER CONDITIONS
OF MULTILATERAL COOPERATION**

Since China launched the <One Belt, One Way> Initiative, the Eurasian Economic Union, as a key partner in this initiative, has always received active offers from China; The EAEU itself also attached great importance to this initiative, hoping with its help to achieve its own interests. In 2018, the Eurasian

Economic Commission, in its decisions, clearly indicated its intention to hold in-depth negotiations on issues of further coordination with the One Belt, One Way strategy. In the process of its implementation over the past few years, the parties could not but face various problems. This article presents an analysis of the current obstacles in the field of transport, attempts are made to propose ways to address them, and also presents directions for the development of cooperation in the field of transport integration within and outside the union

Keywords: *Transport and logistics integration, EAEU, China, customs, Trans-Asian Railway, international economic cooperation*

Введение. В стратегическом управлении реальные стратегии, выработанные в результате теоретических размышлений и планирования, зачастую не могут быть идеально претворены в жизнь, чаще они оказываются результатом постоянных проб и ошибок. Неопределенность среды в процессе реализации стратегии не может не вызывать проблемы, которые проявляются в международном экономическом сотрудничестве. Препятствия для сотрудничества, обусловленные различиями в структуре экономик стран, культурными и даже историческими факторами, существуют объективно, и в этих условиях субъектам приходится корректировать содержание своего сотрудничества. Поэтому процесс развития сотрудничества между странами в реальности – это процесс возникновения вопросов и поисков ответов на них.

Основная часть. Из-за различий в формах и направлениях сотрудничества в рамках транспортно-логистической интеграции в рамках программы «Экономический пояс Шелкового пути» ЕАЭС участники сталкиваются с большим количеством проблем, которые возникают вследствие культурных, географических, исторических и иных объективных факторов окружающей среды, а также субъективных причин, таких как нерациональное распределение, недостаток системности и т.д.

Из проблем, вызванных объективными факторами окружающей среды, наиболее показательной является разница стандартов железнодорожной колеи. Ширина колеи – это расстояние между двумя рельсами на железнодорожных путях. В 1937 г. Международный союз железных дорог установил стандарт ширины железнодорожной колеи в 1 435 мм, впоследствии она стала называться международной. Как правило, если ширина колеи превышает данный стандарт, дорога называется ширококолейной, а если ширина

меньше стандартной – узкоколейной. Обычно узкоколейная железная дорога прокладывается в горах. Преимущество ширококолейной – большая устойчивость при высоких скоростях.

Поскольку на ранних этапах железные дороги в Китае проектировались в основном английскими и бельгийскими инженерами, большая их часть по принятому в Великобритании стандарту имеет международную ширину колеи. В странах же ЕАЭС все дороги имеют широкую колею, что обусловлено стратегическим значением в военной сфере, поскольку таким образом создавались препятствия для стран-агрессоров при перевозке материальных ресурсов на территорию бывшего СССР. С точки зрения экономики, необходимость смены колеи, напротив, стала барьером для развития международного транспорта и торговли. Если говорить о Китайско-Европейском экспрессе, направляющемся в Европейский союз через Сибирскую платформу и новый Евразийский сухопутный мост, поездам приходится дважды менять колею, каждый раз на это уходит около трех часов, а в случае с товарными составами – еще больше.

Объективные географические факторы привели к возникновению потенциальной конкуренции в направлении перевозок из Китая в Европу между Россией и Казахстаном. Поскольку два больших сухопутных моста проходят через территорию не всех стран-участниц, возникает потенциальная конкуренция между восточным и среднеазиатским транспортными коридорами в Казахстане и России. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос–Актогай–Саяк–Моинты–Астана–Петропавловск

(Пресногорьковская) на протяжении 1910 км [1, с. 22].

В настоящий момент Россия имеет высококонкурентную позицию в сфере трансграничных перевозок. Для перевозок через Транссибирскую магистраль Россия избирает достаточно гибкую ценовую политику, крупным клиентам предоставляются скидки в 20–30%. Кроме того, для увеличения конкурентоспособности Сибирской платформы ОАО «Российские железные дороги» воспользовалось своим преимуществом, заключающимся во владении контрольным пакетом акций на инфраструктуру контейнерных перевозок в Средней Азии, и повлияло на повышение стоимости железнодорожных перевозок во всех странах, через которые проходит южная ветвь железнодорожных линий Китая «Новый евразийский мост». В результате чего стоимость перевозок через «Новый евразийский мост» значительно превысила стоимость перевозок через Транссибирскую магистраль [15].

В то же время Казахстан, являющийся узловым пунктом строительства нового Шелкового пути, рассчитывает использовать данный шанс для максимизации своих доходов от транзита. С момента запуска первого Китайско-Европейского экспресса в марте 2011 г. до сентября 2017 г. количество его рейсов достигло 5 000. Уже в 2016 г. доход от транзитных перевозок (только 12% общего объема грузоперевозок КТЖ) превысил 35% общей структуры выручки компании [9].

Потенциал для транзита через Казахстан в других направлениях также стал более выраженным, увеличившись с 224,2 тыс. TEU в 2016 году до 347,5 тыс. TEU,

увеличение составило 64%. Транспортные маршруты Китай–Европа–Китай составили 57% на всех железнодорожных перевозках, показывая, что Казахстан значительно улучшил свои позиции в транзитных перевозках Китая. Таким образом, хотя тенденция достижения экономической интеграции и единого внутреннего транспортного пространства развивается в позитивном направлении, но потенциальная конкуренция за пределы – объективная реальность.

В то же время «Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», выпущенная Казахстанской железнодорожной компанией, четко определяет поддержку Китаем транзита через Казахстан в качестве основной цели будущего развития (таблица 1).

Сокращение монополизации рынка железнодорожных перевозок и развитие конкуренции будет способствовать повышению эффективности использования и распределения транспортных ресурсов. Однако следует обратить внимание на то, что стороны должны достигнуть консенсуса в определении разумного ценового стандарта во избежание негативного воздействия недобросовестной конкуренции [4, с. 28].

Если рассматривать вопрос сотрудничества с Китаем с точки зрения других стран, их правительства исходят из позиции своих стран и имеют двойственное отношение к стратегии «Один пояс – один путь». Поскольку система транспорта и коммуникаций является естественной монополией, участие в ней Китая вызывает беспокойство местных властей.

Таблица 1. – Контейнерный транзит ЕАЭС и Казахстана в 2016–2017 гг., тыс. ДФЭ

Контейнерный транзит	2016 г. (тыс. ДФЭ)	2017 г. (тыс. ДФЭ)
Через ЕАЭС по направлению «Китай – Европа – Китай»*	ок. 150	262
Через Казахстан (по всем направлениям)**	224,2	347,5
Через Казахстан по направлению «Китай – Европа – Китай»***	105	201
Через Сухой порт Хоргос****	87	249 (11 месяцев 2017 г.)



Рисунок – Основные маршруты транзитных грузопотоков между Востоком и Западом
Примечание – Источник: [17, с. 13].

Учитывая политический и военный факторы, другие страны имеют все основания считать, что Китай, участвуя в монополии, может влиять на их экономическую безопасность и стабильность.

Рассмотрим еще один вопрос, вызывающий опасения, на примере порта Шри-Ланка. В последние годы Китай усилил свое присутствие в Индийском океане, потратив несколько миллиардов долларов на ремонт и строительство портовой инфраструктуры и планирование морских торговых путей, сделав их частью программы «Один пояс — один путь» по расширению охвата рынка. Однако Шри-Ланка не смогла выполнить свои финансовые обязательства в этом процессе. По официальным данным, страна задолжала китайским государственным предприятиям 8 млрд дол. (приблизительно 53 млрд юаней). В 2017 г. она подписала с Китаем соглашение об аренде на 99 лет имеющего стратегическое значение порта Хамбантота [4, с. 31].

Таким образом, в настоящее время государства, участвующие в инициативе «Один пояс – один путь», волнует еще один вопрос. Поскольку сотрудничество в рамках данной стратегии требует все больших капиталовложений, это приводит к

увеличению долга Китаю, а многие страны оказываются не в силах его выплатить, поэтому они могут подобно Шри-Ланке частично ослабить контроль, чтобы снизить долговое давление. Хотя Китай никак не вмешивался в политические вопросы других стран, а статистические данные свидетельствуют о том, что проекты пояса и пути действительно могут быть экономически выгодными, проблема по перемещению контроля начинает затрагивать вопросы суверенитета и также является одним из факторов, вызывающих беспокойство стран ЕАЭС.

Еще один фактор, препятствующий развитию интеграции, проявляется в несовершенстве законодательства: поскольку соглашение о транзитных перевозках грузов между Россией и Китаем до сих пор не подписано (дата подписания была назначена на 8 июня 2018 г.), все товары при перемещении через границу должны проходить таможенное оформление, связанное с импортом и экспортом. Вместе с тем порядок прохождения через таможню в двух странах недостаточно унифицирован, вследствие чего возникают такие проблемы, как двойной досмотр, усложненные процедуры оформления и т. д.

Кроме того, в процессе транзита общая эффективность работы пограничных служащих является довольно низкой. Ситуация на пограничном пункте «Хоргос» между Китаем и Казахстаном служит тому наглядным примером. По данным торговой организации Центрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC), при движении товаров из Китая в Казахстан они проводят на границе около 10,6 часов, что почти вдвое дольше времени, необходимого для прохождения границы в обратном направлении. Это приводит к накоплению больших объемов китайских грузов на казахских терминалах. Со временем данная проблема постепенно усугубляется и еще больше ухудшает ситуацию на таможне.

В то же время Хоргос является одним из пропускных пунктов с самой высокой себестоимостью на всем Центрально-азиатском транспортном коридоре. Джонатан Холлман, сотрудник Вашингтонского Центра стратегических и международных исследований, утверждает, что низкая эффективность выполнения таможенных процедур является ключевой проблемой, даже более важной, чем стоимость строительства новых дорог.

Мы также полагаем, что это была одна из основных причин, по которым Китай в 2017 г. инвестировал большие средства в сухопутные терминалы (сухопутные порты) Казахстана. В реальности проблема недостаточной пропускной способности терминалов наблюдается на всем пути следования Китайско-Европейского экспресса. В соответствии со статистическими данными, среднее время

пребывания в порту при транспортировке через центральный маршрут (г. Эрэн-Хото, КНР) составило 30% от общего времени нахождения в пути, при этом 18% приходилось на задержки в оформлении документов и прохождении таможенных процедур, а 12% – на задержки, связанные с пропускной способностью и иными факторами [14, с. 93].

В 2011 г., когда Китайско-Европейский экспресс по маршруту «морской путь – поезд «Чунцин–Синьцзян–Европа» был только запущен, время его следования составляло 15 дней, в 2017 г. средняя длительность пути уже достигла 18-20 дней. Грузооборот сухопутных перевозок между Китаем и Европой стремительно растет, и пропускная способность таможенных пунктов не соответствует существующим потребностям. При этом в повышение эффективности таможенных пунктов вкладывается значительно меньше инвестиций, чем в повышение транспортных технологий (научно-технические решения, оборудование, информационные технологии и т.д.). В данных условиях повышение уровня эффективности таможенных процедур является действенным путем сокращения общего времени транспортировки.

Решение проблем.

Рассмотрим решение проблем, обозначенных в таблице 2.

На наш взгляд, вопросы совершенствования нормативно-правовой базы и развития конкуренции относятся к системным факторам, поскольку их возникновение связано с результатами прошлых исторических событий.

Таблица 2. – Проблемы и их описание

Проблема	Специфические факторы	Описание
Факторы окружающей среды	1. Разница стандартов железнодорожной колеи	Замена колеи
	2. Объективные географические факторы	Потенциальная конкуренция
Политический фактор	3. Увеличение долга ведет к суверенному переводу	Территориальная целостность
Институциональный фактор	4. Таможенные формальности	Низкая эффективность таможенной системы, отсутствие единого стандарта в направлении таможенной операции

Проблема различной ширины дорожной колеи вызвана историческими причинами, а изменение ширины колеи в границах всех стран-участниц ЕАЭС требует огромных объемов инвестиций и строительных работ и является мало реалистичным и для ЕАЭС, и для КНР как с точки зрения экономических интересов, так и с точки зрения политических факторов.

1. Решение данного вопроса в настоящий момент заключается в минимизации влияния разницы в ширине железнодорожной колеи. На наш взгляд, что это можно сделать двумя способами.

- Первый способ – необходимо изменить географическое положение пункта смены ширины железнодорожной колеи, построить сухой порт с возможностью доступа к морю либо профинансировать китайской стороной строительство стандартной железной дороги вблизи логистического узла на границе с государствами-членами ЕАЭС и производить смену ширины железнодорожной колеи в специально обозначенной зоне. Таким образом, удастся перенаправить часть функций таможни и снизить давление на нее.

В настоящий момент смена железнодорожной колеи в странах ЕАЭС происходит на таможне, при этом таможня должна также выполнять базовые функции растаможивания, оформления документации, проверки и т.д. Поэтому существует вероятность, что проход через таможню будет слишком затянут, что приведет к росту транспортных издержек. [18, с. 11]. Например, среднее время задержки товара на таможне при транзите через КПП Достык (Казахстан) составляет 59,7 часов [11].

Таким образом, выходом из этой ситуации является строительство железной дороги, которая проходила бы через транспортный узел/логистический центр в России или Казахстане, где можно было бы осуществлять работу по смене ширины колеи. В настоящий момент планирование деятельности транспортных узлов и логистических пунктов в ЕАЭС осуществляется независимо друг от друга, тем самым снижается их эффективность, теряется возможность создания единого транспортно-логистического узла. Недостаточность централизованного планирования транспортной и логистической инфраструктуры приводит к снижению

эффективности перевозок и недостаточно рациональному использованию земельных ресурсов. Хороший пример для подражания подают Германия, Япония и США, которые осуществляют высокоцентрализованное планирование логистических парков и транспортных узлов. Данные узлы позволяют выполнять различные функции, включая растаможивание, хранение, рассылку, смену вида транспорта и оказание различных сопутствующих услуг с высокой эффективностью.

С точки зрения инвестиций, логистические зоны – это проекты, требующие больших вложений, с длительным сроком окупаемости, что одновременно приводит к развитию региона, так как развиваются другие виды сопутствующих услуг.

- Второй способ – повышение технического уровня оборудования для смены колеи. Стандартный цех для смены колеи в Казахстане рассчитан на 20 вагонов, в то время как очередь на смену может вдвое превышать эту цифру. Длина цеха для смены колеи в Беларуси составляет 600 м, цех может вместить 80 вагонов, поэтому составу не приходится стоять в очереди на смену. Одновременно с этим в Казахстане для смены колеи используются подъемные краны, а в Беларуси – козловые, являющиеся в работе более эффективными и экологичными. Специалисты отмечают, что процесс смены ширины колеи для контейнерных грузов на рейсе Чунцин–Синьцзян–Европа с использованием подъемного крана занимает как минимум 2 часа, а для второй смены в Бресте требуется как минимум 1 час [3, с. 31]. Перспективным является оборудование вагонов системой автоматического изменения ширины колесных пар. В 2012 г. между ОАО РЖД и Белорусской железной дорогой было подписано соглашение о сотрудничестве в рамках проектирования и строительства переводного устройства, а в конце 2014 г. этот объект начали возводить на станции Брест [7].

Однако на сегодняшний день данные технологии применяются лишь на пассажирских поездах. Требования к грузоподъемности подобных систем для грузовых поездов выше, поэтому эти технологии по-прежнему нуждаются в инвестировании, а значит, потребуется время.

2. Проблемы, связанные с низкой конкуренцией, обусловленной объективными географическими факторами, проявляются, главным образом, в различных ценовых стандартах на таможенные процедуры и перевозки в странах-участницах. Это приводит к невозможности формирования единого рынка услуг, ориентированного на международные перевозки, а также к риску возникновения недобросовестной ценовой конкуренции и взаимодополняемых услуг.

Главной целью установления единого ценового тарифа является развитие неценовой конкуренции, смещение фокуса внимания транспортных компаний на повышение собственной конкурентоспособности, раскрытие своего потенциала, повышение способности к введению инноваций в области высоких технологий, продуктов и моделей деятельности. Однако страны-участницы ЕАЭС, являясь членами Организации сотрудничества железных дорог, уже подписали Соглашение о едином таможенно-тарифном регулировании. Соглашение регламентирует применение единых тарифов при пересечении границы, а также единые тарифы на грузоперевозки для всех стран-участниц. Поэтому то, чего недостает ЕАЭС сейчас, – это меры внутреннего контроля, включая общесоюзное законодательство, соглашения и органы надзора. [5, с. 5].

Несмотря на то, что меры, принимаемые Европейским союзом для увеличения неценовой конкуренции, являются эффективными, на наш взгляд, перенос на Евразийский экономический союз является преждевременным. Основной причиной является то, что развитие транспортной отрасли – это процесс, эффективность которого не проявляется за короткий промежуток времени и в то же время требует значительных финансовых и трудовых вложений. В настоящее время, вероятность того, что в развитии транспортной инфраструктуры стран-участниц в краткосрочном периоде произойдет качественный скачок, крайне мала, однако товаропотоки внутри самих стран возрастают. Это означает, если ценовой тариф измерять по километражу, осуществление прямого контроля цен не решит конфликта интересов сторон. Поэтому на данном этапе применяемые меры должны быть направлены на то, чтобы заложить основу разумной конкуренции в будущем.

Страны ЕАЭС, Китай и ЕС должны согласовать и достигнуть консенсуса в вопросах ценовых тарифов и в то же время провести глубокие исследования в области рационального распределения транспортных ресурсов, чтобы избежать возможных противоречий в процессе транспортной интеграции.

Что касается самого ЕАЭС, то в сфере инвестиционного сотрудничества члены союза должны перед реализацией проекта просчитать его себестоимость и выработать надежную, разумную долговую структуру. Это может не только позволить правительству рационально использовать ресурсы в учете издержек производства, удовлетворить высокие требования в сфере управления, но и ограничить издержки, рационально управлять долгом.

Кроме того, правительство Китая в процессе переговоров о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс – один путь» обязано во всех соглашениях, касающихся его возможного участия в естественных монополиях в настоящем и будущем, идти на максимально возможное сотрудничество. В то же время в процессе сотрудничества необходимо твердо опираться на принципы невмешательства в политические вопросы и отсутствия влияния на государственную стабильность стран-партнеров. На сегодняшний день стратегия «Один пояс – один путь» реализуется в течение относительно небольшого периода, и на данном этапе Китай должен повышать уровень доверия к своему правительству, вырабатывать форму надежного партнерства, чтобы заложить прочный фундамент для углубления сотрудничества в будущем.

В настоящее время важнейшие мероприятия по повышению интеграции таможенных операций в рамках ЕАЭС – это осуществление унификации таможенных документов и распространение технологий цифровизации таможни. С момента принятия Решения Коллегии ЕЭК № 39 были утверждены 24 единых таможенных документа, касающихся таможни, включая документы по корректировке декларации на товары, Транзитную декларацию, Таможенную декларацию на транспортное средство, Акт таможенного досмотра (таможенного осмотра), Предварительное решение о классификации товара и т.д. [8, с. 1].

В сфере распространения унифицированных цифровых технологий основными мерами в ЕАЭС, на наш взгляд, являются продвижение идеи безбумажного офиса и механизма «единого окна» в целях упрощения таможенных служебных процедур, а также дальнейшее совершенствование механизма международных перевозок в государствах-членах ЕАЭС. Следует отметить, что данные мероприятия уже поэтапно реализуются. Координатор проекта Мукай Кудыркулов подчеркивает, что основная задача национальных регулирующих органов и ЕЭК на текущем этапе – обеспечить правовую основу для перехода от обмена электронными документами к обмену юридически значимыми данными [2].

В условиях цифровизации, проводимой во всех сферах экономики, одной из основных целей является полный отказ от бумажных носителей и применение исключительно электронных деклараций, что позволит минимизировать затраты бизнеса, сократить время совершения таможенных операций [16, с. 64].

Одним из основных аспектов внедрения механизма «единого окна» является согласование бизнес-процессов и оптимизация требований к данным документам. Для обеспечения того, чтобы все заинтересованные стороны (отправляющие, получающие или консультирующие), связанные с обменом данными, одинаково понимали одну и ту же информацию, должен быть разработан четко согласованный набор данных, базирующийся на международных стандартах [10, с. 4].

В современных условиях ведения ВЭД механизм «единого окна» может рассматриваться как комплексное правовое явление, информационная система, концептуальная модель управления внешнеэкономической деятельностью [12, с. 26].

Согласно результатам анализа, опубликованным ЕЭК в 2017 г., по состоянию на 2017 г. средний уровень развития механизма «единого окна» достиг 53,76%, при этом в России он составил 58%, Казахстане – 61%, Беларуси – 56%, Армении – 51%. В настоящий момент проблемы сводятся к различиям в концепции создания «единого окна», нехватке нормативных документов, регламентирующих обмен цифровыми документами, недостатке

информационного взаимодействия между ведомствами и т.д., но в то же время подчеркивается тенденция активного развития проекта [13, с. 22].

Поскольку на территории ЕАЭС создается единая система таможенного законодательства и соответствующих мероприятий, появляется возможность обеспечить осуществление контроля и развитие таможенных операций между государствами-членами. Однако в сфере осуществления таможенных процедур до сих пор существуют отличия, а также отсутствует единая правоприменительная практика по данному вопросу [6, с. 3]. Особенностью международного таможенного сотрудничества является то, что оно базируется на двусторонних отношениях. Что касается соглашений в сфере перевозок, подписанных с третьими странами, все члены ЕАЭС подписали различные соглашения со странами «Пояса и Пути».

Однако на сегодняшний день нет еще ни одного соглашения, подписанного от имени Евразийского экономического союза, поэтому наблюдается недостаток каналов централизованного контроля за трансграничными перевозками с участием третьих стран.

Заключение. На современном этапе существует множество препятствий интеграции транспортного сообщения ЕАЭС и инициативы «Один пояс – один путь». Однако проведенный анализ показывает, что большинство из них вызваны имеющимися различиями в стандартах и уровне транспортного сообщения, отсутствием соответствующего механизма сотрудничества, нерациональностью каналов финансирования, а также очевидным недостатком согласованности многостороннего сотрудничества.

Принимая во внимание стратегию будущего развития активной интеграции ЕАЭС в мировую транспортную систему и сочетание с инициативой «Один пояс – один путь», в ближайшие годы сотрудничество Китая и ЕАЭС должно быть направлено на создание целостного механизма совместной работы и контроля в рамках системы международных стандартов, а также на достижение консенсуса в отношении финансов, суверенных прав, обмена информацией, содействии координации логистических систем для повышения эффективности перевозок.

Список литературы

1. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов : аналитический доклад. Департамент транспорта и инфраструктуры ЕАК. – Москва. – 2019. – 23с.
2. В ЕАЭС упростят процедуры внешней торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://info-center.by/news/mezhdunarodnye/v-eaes-uprostat-protsedury-vneshney-torgovli/> – Дата доступа: 22.01.2019.
3. Ван Лу Исследование времени таможенного оформления и смены пути Юйсиньской европейской железной дороги / Ван Лу, Фен Липенг // Логистика, инжиниринг и управление. 2014. – №11 ISSN 1674-4993. – С.17-33
4. Внесены изменения и дополнения решением Совета директоров АО «НК «КТЖ» от 11 февраля 2016 года протокол №2 / Стратегия развития акционерного общества «Национальная компания «Казакстан темір жолы» до 2025 года – 2016. – 33с.
5. Единые правила транзитных тарифов / Организация сотрудничества железных дорог-Осжд Комиссия-Варшава-2017
6. Информационно-аналитическая справка – о последствиях влияния проекта решения Евразийской экономической комиссии на условия ведения предпринимательской деятельности // Об утверждении Порядка совершения таможенных операций, связанных с установлением, изменением и соблюдением маршрута перевозки товаров, установленного в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита : Проект решения Коллегии ЕЭК. – 2019. – С. 3
7. На другую колею – без остановки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://xpress.by/2016/11/19/na-druguyu-koleyu-bez-ostanovki/> Дата доступа: 11.12.2018.
8. О внесении изменений и дополнений в Инструкцию о порядке заполнения декларации на товары, утвержденную Решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 года № 257 / Решение №39 – Коллегия Евразийской экономической комиссии – 2012.
9. Около 2 млн контейнеров пройдет транзитом через Казахстан к 2020 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.inform.kz/ru/okolo-2-mln-konteynerov-proydet-tranzitom-cherez-kazahstan-k-2020-godu_a3200209. – Дата доступа: 04.24.2018.
10. Программа мероприятия «Единое окно»: интероперабельность, обмен данными и цифровая торговля 2018г. г. Минск, Беларусь, 10-11 декабря 2018, Гостиница «Виктория Олимп Отель». – 6 с.
11. Развитие бесшовных железнодорожных интермодальных транспортных услуг в Северо-Восточной и Центральной Азии (PDF).(Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia) ЭСКАТО ООН. 2016-06-25.
12. Секербаева, Д. К. Механизм «единого окна» в государствах-членах ЕАЭС: от формирования понятийного аппарата к эталонной модели / Д. К. Секербаева, С. В. Мозер // Ученые записки С.-Петербур. Им. В. Б. Бобкова фил. Рос. Тамож. Акад. – 2017. – № 2 (62). – С. 24–30
13. Состояние развития механизма «Единого окна» / Евразийская Экономическая Комиссия. – 2017. – 36 с.
14. Ху Вэйсюань Обзор факторов, влияющих на международные перевозки / Ху Вэйсюань // Логистика, инжиниринг и менеджмент. 2017. – №1. – С. 89–99
15. Центробанк Казахстана Валовый приток иностранных прямых инвестиций в Республику Казахстан от иностранных прямых инвесторов по странам / Статистика прямых инвестиций по направлению вложения. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nationalbank.kz/?docid=680&switch=Russian>. – Дата доступа: 26,03,2019
16. Шкленский, С. В. Эффективное таможенное администрирование в морских портах как основа для повышения их конкурентоспособности / С.В. Шкленский // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – №2(75). – С. 61– 64.
17. Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов: аналитический доклад / Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии – Москва – 2019. – С. 24.
18. Стратегия развития транспортной и торговой логистики ЦАРЭС: девять сводок исследований АБР / Азиатский банк развития. Филиппины, 2009 – 22с.

References

1. *Analiz sushhestvujushhih mezhdunarodnyh transportnyh koridorov, prohodjashhih cherez territorii gosudarstv-chlenov : analiticheskij doklad* [Analysis of existing international transport corridors passing through the territory of member states. Analytical report] Department of Transport and Infrastructure of the JAC, 2019, Moscow, 23p. (In Russian)
2. *V EAJeS uprostaty procedury vneshnej trgovli* [The EAEU will simplify foreign trade procedures]. (In Russian). Available at: <https://info-center.by/news/mezhdunarodnye/v-eaes-uprostaty-protsedury-vneshney-torgovli/> (accessed: 22.01.2019)
3. Wang Lu, Lipeng Fen *Issledovanie vremeni tamozhennogo oformlenija i smeny puti Jujsin'skoj evropejskoj zheleznoj dorogi* [Study of the time of customs clearance and change of route of the Yuxin European Railway]. *Logistika, inzhiniring i upravlenie* [Logistics, Engineering and Management] 2014, no.11, pp. 17-33. (In Russian)
4. Changes and additions were made by the decision of the Board of Directors of JSC “NC“ KTZ ”dated February 11, 2016 Protocol No. 2 / Development Strategy of the Joint Stock Company“ National Company “Kazakhstan Temir Zholy” until 2025. 2016, 33p.
5. Unified Rules for Transit Tariffs. Organization of Cooperation between Railways-Oszh Commission-Warsaw-2017
6. *Informacionno-analiticheskaja spravka – o posledstvijah vlijanija proekta reshenija Evrazijskoj jekonomicheskoj komissii na uslovija vedenija predprinimatel'skoj dejatel'nosti* [Information and analytical information – on the consequences of the impact of the draft decision of the Eurasian Economic Commission on the business environment]. On approval of the Procedure for customs operations related to the establishment, change and compliance with the route of transportation of goods established in relation to goods placed under the customs procedure of customs transit: Draft decision of the ECE Board. 2019, 3p. (In Russian)
7. *Na druguju koleju – bez ostanovki* [On the other track – without stopping]. (In Russian). Available at: <http://xpress.by/2016/11/19/nadruguyu-koleyu-bez-ostanovki/> (accessed: 11.12.2018)
8. On making amendments and additions to the Instruction on the procedure for filling out a declaration for goods approved by Decision of the Commission of the Customs Union of May 20, 2010, no. 257 / Decision no. 39. Collegium of the Eurasian Economic Commission. 2012
9. *Okolo 2 mln kontejnerov projdet tranzitom cherez Kazahstan k 2020 godu* [About 2 million containers will transit through Kazakhstan by 2020]. (In Russian). Available at: www.inform.kz/en/okolo-2-mln-konteynerov-proydet-tranzitom-cherez-kazahstan-k-2020-godu_a3200209 (accessed: 04.24.2018)
10. The program of the event: “Single Window”: interoperability, data exchange and digital trading 2018. Minsk, Belarus, December 10-11, 2018, Hotel Victoria Olymp Hotel, 6 p.
11. Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia. UNESCAP. 2016-06-25
12. Sekerbaeva D.K., Moser S.V. *Mehanizm «edinogo okna» v gosudarstvach-chlenah EAJeS: ot formirovanija ponjatijnogo apparata k jetalonnoj modeli* [Single Window Mechanism in the EAEU Member States: from the formation of the conceptual apparatus to the reference model]. *Uchenye zapiski S.-Peterb. Im. V. B. Bobkova fil. Ros. Tamozh. Akad* [Uchenye Zapiski Sankt-Peterburga them. V. B. Bobkova fil. Grew up. customs Acad.] 2017, no. 2 (62), pp. 24-30. (In Russian)
13. The state of development of the Single Window mechanism. Eurasian Economic Commission, 2017, 36 p.
14. Hu Weixuan *Obzor faktorov, vlijajushhih na mezhdunarodnye perevozki* [A Review of Factors Affecting International Transport]. *Logistika, inzhiniring i menedzhment* [Logistics, Engineering and Management]. 2017, no1, pp. 89–99. (In Russian)
15. *Centrobank Kazahstana Valovyy pritok inostrannyh prjamyh investicij v Respubliku Kazahstan ot inostrannyh prjamyh investorov po stranam* [The Central Bank of Kazakhstan. Gross inflow of foreign direct investment in the Republic of Kazakhstan from foreign direct investors by country] Statistics of direct investment in the direction of investment. (In Russian). Available at: <https://nationalbank.kz/?docid=680&switch=Russian> (accessed: 26.03.2019)
16. Shklensky S.V. *Jeffektivnoe tamozhennoe administrirovanie v morskikh portah kak*

- osnova dlja povyshenija ih konkurentosposobnosti [Effective customs administration in seaports as a basis for increasing their competitiveness]. *Transport Rossijskoj Federacii* [Journal : Transport of the Russian Federation]. 2018, no.2 (75), pp. 61-64. (In Russian)
17. *Analiz sushhestvujushhih mezhdunarodnyh transportnyh koridorov, prohodjashhih cherez territorii gosudarstv-chlenov: analiticheskij doklad* [Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of member states]. Department of Transport and Infrastructure of the Eurasian Economic Commission. Moscow, 2019, p. 24. (In Russian)
18. *Strategija razvitija transportnoj i torgovoj logistiki CARJeS: devjat' svodok issledovanij ABR* [CAREC Transport and Trade Logistics Development Strategy: Nine ADB]. Asian Development Bank Research Summaries. Philippines 2009, 22p. (In Russian)

Received 31 March 2020