

РОЛЬ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ЕАЭС

БЛУДОВА Светлана Николаевна

кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики
и таможенной статистики Российской таможенной академии

E-mail: s.bludova@customs-academy.ru

SPIN-код: 2332-7075

МАРТЫНОВА Татьяна Константиновна

студентка Российской таможенной академии

E-mail: martynova294@gmail.com

Для цитирования: *Блудова С.Н., Мартынова Т.К.* Роль таможенного регулирования в функционировании транспортных коридоров ЕАЭС // Ближний и Постсоветский Восток. – 2025. – № 4 (12). – С. 61–72. – DOI: 10.31249/j.2949-2408.2025.04.04.

Аннотация. Статья посвящена комплексному исследованию ключевой роли таможенного регулирования в обеспечении эффективности и конкурентоспособности транспортных коридоров Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в условиях глобальной турбулентности и санкционного давления. В работе детально рассматриваются функции таможенного регулирования, его прямое влияние на логистические показатели (скорость, стоимость, предсказуемость), а также проводится анализ количественных данных, включая Индекс эффективности логистики (LPI) Всемирного банка и новые Big Data-индикаторы, выявляющие узкие места. Особое внимание уделяется выработке стратегических решений, направленных на гармонизацию процедур, глубокую цифровизацию и создание наднациональной системы мониторинга на основе «цифровых двойников» для перехода к управлению.

Ключевые слова: таможенное регулирование, транспортные коридоры ЕАЭС, логистика, таможенные процедуры, цифровизация, международные перевозки, интеграция.

Role of Customs Regulation in Functioning of EAEU Transport Corridors

Svetlana N. BLUDOVA

PhD in Economics, Associate Professor, Department of World Economy
and Customs Statistics, Russian Customs Academy

E-mail: s.bludova@customs-academy.ru

SPIN-code: 2332-7075

Tatiana K. MARTYNOVA

Student, Russian Customs Academy

E-mail: martynova294@gmail.com

For citation: Bludova S.N., Martynova T.K. (2025). Role of Customs Regulation in Functioning of EAEU Transport Corridors. *Middle and Post-Soviet East*, no. 4 (12), pp. 61–72. (In Russ.) DOI: 10.31249/j.2949-2408.2025.04.04.

Abstract. The article is devoted to a comprehensive study of the key role of customs regulation in ensuring the efficiency and competitiveness of the transport corridors of the Eurasian Economic Union (EAEU) in the context of global turbulence and sanctions pressure. The paper examines in detail the functions of customs regulation, its direct impact on logistics indicators (speed, cost, predictability), and analyzes quantitative data, including the Logistics Performance Index (LPI) The World Bank and new Big Data indicators that identify bottlenecks. Special attention is paid to the development of strategic solutions aimed at harmonizing procedures, deep digitalization and the creation of a supranational monitoring system based on “digital twins” for the transition to management.

Keywords: customs regulation, EAEU transport corridors, logistics, customs procedures, digitalization, international transportation, integration.

В современном мире, характеризующемся растущей взаимозависимостью и глобализацией экономических процессов, транспортные коридоры играют ключевую роль в обеспечении бесперебойного и эффективного движения товаров между странами и регионами. Как отмечает П. Ханна, «Связанность – это судьба», и именно транспортные коридоры выступают материальным воплощением этой взаимосвязанности, формируя новый цивилизационный облик, основанный на всеобщем и нераздельном пространстве¹. Транспортные коридоры представляют собой результат качественно нового уровня связанности глобального пространства. Они агрегируют новые технологии мульти- и интермодальности, комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания и управления транспортными потоками. В контексте Евразийского экономического союза (ЕАЭС), развитие и эффективное функционирование транспортных коридоров имеет

¹ Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров: монография. – Рязань: РГУ им. С.А. Есенина, 2022. – С. 45.

особое значение для укрепления интеграционных связей, повышения конкурентоспособности экономик стран-участниц и расширения их участия в международной торговле. Однако реализация этого потенциала во многом зависит от эффективности таможенного регулирования, которое является неотъемлемым элементом функционирования любого транспортного коридора.

Транспортные коридоры, как сложные и многогранные структуры, можно классифицировать по различным критериям, в первую очередь по масштабу охватываемых территорий и вовлеченных субъектов. В зависимости от этого критерия выделяют национальные (внутренние), региональные и международные транспортные коридоры.

Национальные транспортные коридоры играют ключевую роль в реализации стратегий внутреннего развития государства. Они призваны стимулировать экономический рост за счет освоения природных ресурсов, формирования единого рынка труда и сбыта, а также способствовать повышению качества жизни населения и обеспечению национального суверенитета². Примером может служить Северный морской путь, проходящий через арктические моря России и открывающий возможности для развития северных регионов.

Региональные транспортные коридоры ориентированы на обеспечение эффективного сообщения в пределах отдельных регионов. Ярким примером служит Трансевропейская транспортная сеть (TEN-T) в Европейском союзе, которая функционирует параллельно с другими европейскими коридорами³. Эти коридоры способствуют интеграции и сплочению пространства ЕС, а также укрепляют экономические связи между странами-членами. Региональный характер также носят коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2», связывающие российский Дальний Восток с портами стран Юго-Восточной Азии⁴. Важно отметить катализирующее влияние региональных ТК на рост интеграционного потенциала, который может перерасти и в политическое взаимодействие.

Международные транспортные коридоры – это глобальные артерии, обеспечивающие оптимальные направления сообщения в мировом масштабе. Однако, как подчеркивается в исследованиях, развитие международных транспортных коридоров подвержено влиянию геополитических факторов и конкуренции между мировыми центрами⁵. Стремление к кон-

² Козлов Т.Л. Транспортная стратегия Российской Федерации: национальные аспекты развития // Транспорт России. – 2020. – № 3. – С. 67.

³ Петров К.А. Альтернативные транспортные маршруты в Евразии: вызовы и возможности // Логистика и управление цепями поставок. – 2022. – № 4 (87). – С. 12.

⁴ Васильев М.П. Региональные транспортные коридоры Дальнего Востока: проблемы и перспективы // Экономика региона. – 2021. – № 2. – С. 89.

⁵ Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров: монография. – Рязань: РГУ им. С.А. Есенина, 2022. – С. 78.

тролю над стратегически важными территориями может приводить к ограничению доступа для стран с политической позицией, не совпадающей с доминирующими государствами. В контексте политической конкуренции возникают альтернативные транзитные маршруты, такие как Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), хотя его эффективность и альтернативность традиционным направлениям коридора «Восток – Запад» остаются предметом дискуссий⁶. Следует подчеркнуть, что структурирование транспортных коридоров по уровням носит условный характер. Коридоры не являются статичными и могут интегрироваться в системы более высокого уровня. Более того, функционирование коридоров даже в рамках ограниченной территории расширяет потенциал трансрегиональных и международных коммуникационных систем. Именно этот динамичный характер транспортных коридоров и их роль в глобальной экономике побуждают нас к дальнейшему исследованию роли таможенного регулирования в их эффективном функционировании, особенно в рамках ЕАЭС.

Роль таможенного регулирования в международной торговле чрезвычайно важна. Таможенное регулирование выполняет ключевые функции, такие как фискальная (обеспечение поступления таможенных платежей в государственный бюджет), защитная (защита внутреннего рынка от недобросовестной конкуренции и контрафактной продукции), контрольная (контроль за перемещением товаров через таможенную границу) и содействие развитию торговли (создание благоприятных условий для участников ВЭД)⁷. Эффективное таможенное регулирование способствует упрощению процедур торговли, снижению издержек и повышению прозрачности, что, в свою очередь, стимулирует экономический рост и развитие международной торговли.

В ЕАЭС действует единая таможенная территория, что подразумевает унификацию таможенных правил и процедур между странами-участниками. Основным нормативным актом, регулирующим таможенные отношения в ЕАЭС, является Таможенный кодекс ЕАЭС. Этот документ устанавливает единые правила таможенного оформления, таможенного контроля, определения таможенной стоимости товаров и уплаты таможенных платежей. Кроме того, в рамках ЕАЭС действуют многочисленные соглашения и решения, направленные на гармонизацию таможенного законодательства и упрощение процедур таможенного администрирования. В частности, осуществляется свободное передвижение товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также обеспечивается осуществление

⁶ Петров К.А. Альтернативные транспортные маршруты в Евразии: вызовы и возможности // Логистика и управление цепями поставок. – 2022. – № 4 (87). – С. 112.

⁷ Смирнов А.В. Таможенное регулирование в системе международной торговли. – Москва: Инфра-М, 2021. – С. 34.

единой политики в ряде секторов экономики, включая таможенное регулирование⁸.

Взаимосвязь таможенного регулирования и развития транспортных коридоров является прямой и непосредственной. Эффективное таможенное регулирование является необходимым условием для бесперебойного и быстрого перемещения товаров по транспортным коридорам. Упрощение таможенных процедур, снижение времени таможенного оформления и применение современных информационных технологий позволяют сократить издержки и повысить привлекательность транспортных коридоров для участников ВЭД. В свою очередь, развитие транспортных коридоров способствует увеличению объемов торговли и, как следствие, увеличению поступлений таможенных платежей в бюджет. В рамках ЕАЭС, учитывая отсутствие общей границы между всеми государствами-членами, особое значение приобретает таможенная процедура «Таможенный транзит», позволяющая перемещать товары по территориям государств-членов без применения таможенной декларации и государственного контроля (за исключением таможенного транзита)⁹.

Таможенное регулирование является одним из ключевых элементов, определяющих эффективность и конкурентоспособность международных транспортных коридоров (МТК) на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Его роль выходит далеко за рамки простого фискального контроля, трансформируясь в комплексный инструмент, который напрямую влияет на логистическую привлекательность маршрута, скорость доставки грузов и, в конечном итоге, на экономическую интеграцию всего макрорегиона.

Основные роли таможенного регулирования включают в себя несколько ключевых аспектов. Во-первых, это обеспечение беспрепятственного транзита, что достигается путем создания прозрачных и предсказуемых правил транзита через территории государств – членов ЕАЭС, что особенно важно для привлекательности коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг», стремясь к минимизации остановок и административных барьеров для грузов, следующих транзитом. Во-вторых, большое значение имеет балансировка грузопотоков, учитывая существующий дисбаланс в направлениях перевозок, где гибкое таможенное регулирование и упрощенные процедуры для экспортно-импортных операций могут стимулировать увеличение грузопотоков в менее загруженном направлении, например, с Запада на Восток для повышения общей рентабельности инфраструктуры. В-третьих, таможенное регулирование играет роль в стимулировании экспорта и импорта, напрямую способствуя росту взаимной и внешней

⁸ Евразийская экономическая комиссия. Таможенное регулирование в ЕАЭС: основные принципы и практика реализации. – Москва: ЕЭК, 2022. – С. 91.

⁹ Григорьева Е.А. Таможенный транзит в ЕАЭС: правовые аспекты и практика применения // Таможенное дело. – 2022. – № 4. – С. 45.

торговли за счет упрощения и ускорения таможенных процедур для товаров, произведенных в государствах – членах ЕАЭС. В-четвертых, несмотря на акцент на упрощение, таможенные органы обеспечивают безопасность и законность, оставаясь барьером на пути нелегального товарооборота и контрабанды, что требует нахождения баланса между контролем и скоростью. И, наконец, в-пятых, современное таможенное регулирование невозможно представить без интеграции в цифровую экосистему, где внедрение электронного документооборота, предварительного информирования, электронных транзитных деклараций и систем прослеживаемости грузов играет критически важную роль в сокращении времени прохождения границ¹⁰.

Анализ влияния таможенного регулирования на скорость и стоимость перемещения товаров выявляет, что «мягкие» ограничения, в частности таможенные процедуры, нередко становятся более значимым барьером, чем «жесткие» ограничения, такие как состояние инфраструктуры. Влияние на скорость проявляется в длительном времени прохождения границ, сверхнормативных простоях контейнеров, которые могут достигать 10 и более часов, а иногда и нескольких суток, что снижает конкурентоспособность сухопутного коридора по сравнению с морским. Также существенное влияние оказывает несогласованность процедур между таможенными службами разных стран, приводящая к многократным проверкам и переоформлению документов, а отсутствие взаимного признания таможенного контроля на внешних границах ЕАЭС ведет к дублированию функций и задержкам. Кроме того, бумажный документооборот и необходимость физического предъявления груза для досмотра создают «узкие места», и переход на единую электронную накладную ЦИМ/СМГС мог бы решить эту проблему. Анализ актуальных данных показывает, что, несмотря на работу в рамках «единого окна» и цифровизации, среднее время прохождения границ на ключевых переходах может колебаться от нескольких часов до суток в периоды пиковой нагрузки, что указывает на недостаточную эффективность существующих механизмов.

Влияние на стоимость обусловлено прямыми финансовыми издержками, связанными с задержками грузов, платой за простой вагонов и контейнеров, расходами на содержание персонала и процентами по кредитам на замороженный в пути товар. Непрозрачность и непредсказуемость сроков таможенного оформления вынуждают участников ВЭД закладывать в стоимость перевозки дополнительные риски и финансовые буферы, делая тарифы менее конкурентоспособными. Административные затраты на содержание специалистов по таможенному оформлению и консультационные услуги также увеличивают накладные расходы, а требования различных видов контроля, осуществляемых на границе, приводят к затратам

¹⁰ Иванова О.Н. Цифровая трансформация таможенных процессов: мировой опыт и практика ЕАЭС // Таможенная политика. – 2023. – № 1. – С. 56.

на получение сертификатов и проведение досмотров. В современном контексте санкционное давление на Россию и Белоруссию внесло дополнительные сложности, усложнив международные платежи и страхование грузов, что привело к росту логистических рисков и стоимости перевозки по коридорам, проходящим через ЕАЭС, и обострило необходимость создания внутренних, независимых и отлаженных таможенно-логистических цепочек¹¹.

Эффективность таможенного регулирования в транспортных коридорах ЕАЭС оценивается по скорости, предсказуемости и стоимости декларирования, досмотра и выпуска товаров. Декларирование значительно ускорилось благодаря обязательному электронному декларированию, при этом более 99% деклараций в РФ подаются в электронном виде, а доля автоматически выпускаемых деклараций достигает 40–50% для «беспроблемных» участников ВЭД. Однако предоставление дополнительных документов может замедлить процесс. Досмотр остается наиболее ресурсоемкой процедурой, где эффективность зависит от оснащенности пунктов пропуска современной техникой, особенно в коридорах «Восток – Запад», в то время как в коридоре «Север – Юг» оснащенность хуже. Выпуск товаров, согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, должен занимать до 4 часов, но может быть приостановлен на срок до 10 дней при дополнительном контроле. Среди проблем остаются актуальными длительность таможенных процедур, очереди на границах, большой объем требуемых документов, различия в подходах к контролю и коррупционные риски. Цифровизация, включая электронное декларирование, систему управления рисками (СУР) и автоматизированные системы контроля, такие как инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК) и технологии прослеживаемости, значительно повышает эффективность таможенного регулирования, сокращая время досмотра, повышая эффективность выявления контрабанды и минимизируя человеческий фактор¹².

Таким образом, таможенное регулирование выступает системообразующим элементом транспортных коридоров ЕАЭС, напрямую влияя на их пропускную способность, предсказуемость и экономическую привлекательность. Однако в условиях глобальной турбулентности и роста требований к устойчивости логистических цепочек традиционных показателей эффективности (таких как общие объемы грузоперевозок) становится недостаточно. На первый план выходят качественные параметры: скорость, надежность и прозрачность всего цикла движения товара.

В этом контексте особую ценность представляют новые инструменты оценки, позволяющие проводить точечную диагностику узких мест.

¹¹ Орлов Д.С. Влияние санкций на логистику ЕАЭС: новые вызовы и возможности // Внешнеэкономический бюллетень. – 2023. – № 1. – С. 112.

¹² World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy. – Washington: World Bank Publications, 2023. – С. 123.

Как раз такие инструменты были недавно представлены Всемирным банком в отчете «Connecting to Compete 2023». Публикация новых индикаторов отслеживания цепочек поставок, основанных на анализе больших данных из миллионов реальных грузоперевозок, знаменует собой переход от макростатистики к прецизионному измерению логистических процессов.

Данные открывают для ЕАЭС уникальные возможности, позволяя: во-первых, количественно оценить эффективность таможенного администрирования, опираясь на объективные данные о времени простоя контейнеров (например, данные TradeLens), а не на отчетность самих ведомств; во-вторых, сравнить корреляцию между внедрением цифровых «окон» (таких как «Единое окно» ЕАЭС и предварительное информирование) и реальным сокращением времени выполнения заказов на конкретных коридорах, например «Западная Европа – Западный Китай»; в-третьих, выявить дисбалансы в развитии логистической инфраструктуры, анализируя показатели связности и количество международных стыковок для ключевых узлов ЕАЭС (порты Балтии, железнодорожные хабы в Казахстане, аэропорты России и Белоруссии)¹³.

Эффективное функционирование транспортных коридоров на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) является ключевым условием для достижения стратегических целей экономической интеграции, обеспечения конкурентоспособности и устойчивого роста государств-членов. В этой сложной системе таможенное регулирование выступает не просто административным барьером, который необходимо преодолеть, а системообразующим элементом, напрямую определяющим скорость, стоимость и предсказуемость движения товаров. Качество таможенного администрирования либо создает условия для бесшовной логистики, либо становится критическим узким местом, сводя на нет инвестиции в инфраструктуру и развитие транспорта.

В условиях глобальной турбулентности и роста требований к устойчивости цепочек поставок традиционных показателей эффективности (таких как общие объемы грузоперевозок) становится недостаточно. На первый план выходят качественные параметры: скорость, надежность и прозрачность всего цикла движения товара. Именно эти аспекты оказались в фокусе внимания Всемирного банка, который в 2023 г. представил новые углубленные индикаторы отслеживания цепочек поставок в рамках отчета «Connecting to Compete 2023». Эти показатели, основанные на анализе больших данных из миллионов реальных операций, позволяют перейти от макростатистики к прецизионной диагностике логистических процессов. Для ЕАЭС их анализ в контексте таможенного регулирования открывает уникальные возможности для выявления проблем и выработки конкретных решений.

¹³ Соколов П.В. Цифровизация таможенных услуг: опыт ЕАЭС и международные тенденции // Таможенная служба. – 2023. – № 2. – С. 78.

Наиболее комплексной международной оценкой качества логистики является Индекс эффективности логистики (LPI) Всемирного банка. Он оценивает страны по шести ключевым критериям по шкале от 1 (худший результат) до 5 (лучший результат), а также присваивает им место в общем глобальном рейтинге. Анализ данных LPI за последние три цикла (2018, 2020 и 2023 гг.) для стран ЕАЭС выявляет ряд тревожных и показательных тенденций.

Российская Федерация, являясь крупнейшей экономикой Союза, демонстрирует высокую устойчивость, но и признаки стагнации. Ее общий балл LPI стабильно составляет 2,7 балла из 5 возможных. При этом ее позиция в глобальном рейтинге за пять лет ухудшилась, опустившись с 75-го места в 2018 и 2020 гг. до 87-го места в 2023 г. Все компоненты индекса, включая «Таможню» (2,5 балла), «Инфраструктуру» (2,6 балла) и «Логистическую компетентность» (2,7 балла), остаются неизменными. Это свидетельствует о том, что система не деградирует, но и не развивается темпами, достаточными для опережения других стран мира.

Схожая ситуация наблюдается у Казахстана. При сохранении общего балла на уровне 2,7 в 2023 г., страна также демонстрирует отрицательную динамику в рейтинге, опустившись с 71-го места в 2018 г. до 83-го места в 2023 г. Это указывает на то, что даже при сохранении абсолютных показателей относительная конкурентоспособность логистической системы Казахстана снижается.

Наиболее резкая негативная динамика характерна для Белоруссии. Всего за два года между отчетами 2020 и 2023 страна пережила обвальное падение по всем компонентам. Общий балл LPI снизился с 2,8 до 2,5 балла, а позиция в рейтинге рухнула с 73-го на 99-е место. Оценка качества таможенного администрирования («Таможня») упала с 2,6 до 2,3 балла. Это наглядная иллюстрация того, как геополитические факторы и санкционное давление могут мгновенно разрушить логистические достижения предыдущих лет.

Киргизия и Армения, как менее развитые экономики Союза, традиционно занимают более низкие позиции. Киргизия с общим баллом 2,4 находится на 108-м месте в 2023 г., демонстрирует стагнацию. Ее самые слабые компоненты – «Таможня» (2,2 балла) и «Международные перевозки» (2,2 балла). Армения, напротив, при таком же низком абсолютном балле (2,3 балла), показывает уверенную положительную динамику в рейтинге, поднявшись со 123-го места в 2018 г. до 114-го места в 2023 г. Это доказывает, что даже небольшие, но последовательные улучшения дают положительный эффект.

Главный вывод из анализа LPI заключается в том, что таможенное регулирование остается самым слабым звеном логистической системы ЕАЭС. Во всех странах Союза, за исключением России с ее стабильно средней оценкой, именно компонент «Таможня» показывает наихудшие результаты. Низкие баллы по критерию «Инфраструктура» (в среднем

2,3–2,6 балла по странам) подтверждают необходимость инвестиций, однако именно таможенные процедуры являются тем барьером, который обесценивает эти инвестиции, создавая задержки и непредсказуемость.

Новые индикаторы, представленные в 2023 г., основаны на анализе миллионов международных перемещений контейнеров (данные Marine Traffic, MDS Transmodal и TradeLens), авиагрузов (данные Cargo IQ) и почтовых отправок (данные Всемирного почтового союза). В отличие от LPI, основанного на опросах, эти метрики измеряют конкретные параметры, такие как время ожидания (задержки в портах и терминалах), время выполнения заказа по коридорам (разница во времени между транспортными событиями) и связность (количество международных стыковок и доступных маршрутов). Для ЕАЭС эти данные предоставляют бесценный диагностический инструмент, позволяющий количественно измерить эффективность таможенных технологий (цифровые сервисы должны сокращать время простоя контейнеров) и выявлять дисбалансы внутри Союза (задержки на внутренних границах потребуют точечной работы с пунктами пропуска). Кроме того, они позволяют сравнить конкурентоспособность коридоров ЕАЭС с альтернативными маршрутами, анализируя время выполнения заказов¹⁴.

Анализ данных LPI и новых индикаторов однозначно указывает на то, что гармонизация таможенного регулирования является приоритетом для развития транспортных коридоров ЕАЭС, без которого инвестиции в инфраструктуру не приведут к росту конкурентоспособности. В качестве стратегических шагов предлагается создание наднациональной системы мониторинга на основе аналогичных индикаторов (внедрение «цифровых двойников» коридоров), смещение фокуса с формального соблюдения процедур на их практический результат (ключевой KPI – время прохождения груза через границу) и глубокая цифровизация с взаимным признанием таможенных контрольных мероприятий (исключение повторных досмотров на внутренних границах)¹⁵.

Переход к управлению на основе объективных данных (data-driven governance) и концентрация на устранении «узкого места» – таможенных процедур, позволит транспортным коридорам ЕАЭС раскрыть свой полный потенциал и стать конкурентоспособными артериями глобальной торговли.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что таможенное регулирование является системообразующим элементом, от которого напрямую зависит эффективность функционирования транспортных коридоров ЕАЭС. Несмотря на создание единой таможенной территории и

¹⁴ Николаева К.В. Big data в логистике: анализ транспортных коридоров ЕАЭС // Информационные технологии в бизнесе. – 2022. – № 5. – С. 134.

¹⁵ Соколов П.В. Цифровизация таможенных услуг: опыт ЕАЭС и международные тенденции // Таможенная служба. – 2023. – № 2. – С. 156.

гармонизацию законодательства в рамках Союза, сохраняются значительные вызовы, препятствующие реализации всего потенциала международных перевозок.

Данные Индекса эффективности логистики (LPI)¹⁶ Всемирного банка за 2018–2023 гг. демонстрируют тревожные тенденции. Общая стагнация показателей России (общий балл 2,7; падение в рейтинге с 75-го на 87-е место) и Казахстана (падение с 71-го на 83-е место при балле 2,7) указывает на то, что страны Союза не успевают за глобальными темпами улучшения логистических систем. Наиболее показательным является резкий регресс Белоруссии, чей рейтинг рухнул с 73-го на 99-е место, а оценка таможенного администрирования снизилась с 2,6 до 2,3 балла, что наглядно иллюстрирует разрушительное влияние геополитических факторов на логистические цепочки.

Ключевой проблемой, идентифицированной во всех странах ЕАЭС (за исключением России со стабильно средней оценкой), остается низкая эффективность таможенных процедур. Именно компонент «Таможня» показывает наихудшие результаты, выступая главным барьером на пути создания бесшовного логистического пространства. Низкие оценки инфраструктуры (в среднем 2,3–2,6 балла) подтверждают необходимость инвестиций, однако именно таможенные задержки нивелируют их эффект, создавая непредсказуемость и увеличивая стоимость перевозок.

Внедрение новых инструментов измерения на основе больших данных (например, платформ TradeLens, Marine Traffic), представленных Всемирным банком, открывает новые возможности для точной диагностики узких мест. Эти индикаторы, измеряющие время простоя контейнеров, время выполнения заказов по коридорам и связность маршрутов, позволяют перейти от субъективных оценок к объективному data-driven управлению.

* * *

Для решения выявленных проблем требуется комплексный подход. Во-первых, необходимо создать наднациональную систему мониторинга транспортных коридоров ЕАЭС, основанную на данных в реальном времени, представляющих собой «цифровые двойники» этих коридоров. Во-вторых, следует изменить ключевые показатели эффективности таможенных служб, отдавая приоритет не формальному соблюдению процедур, а фактической скорости прохождения грузов, измеряемой в часах. В-третьих, требуется глубокая цифровизация и взаимное признание результатов таможенного контроля на внутренних границах ЕАЭС, чтобы избежать дублирования проверок. В-четвертых, необходимо развивать

¹⁶ World Bank. International LPI Tracking Data // The World Bank Group. – 2023. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/tracking-data> (дата обращения: 12.03.2025).

логистическую инфраструктуру, особенно в направлении «Север – Юг», одновременно интегрируя цифровые таможенные технологии. Только переход к управлению, основанному на данных, и преодоление фрагментации таможенного администрирования позволят транспортным коридорам ЕАЭС стать конкурентоспособными и устойчивыми звеньями глобальной торговли, способными отвечать вызовам современной геоэкономической обстановки.

Список источников и литературы

1. Васильев М.П. Региональные транспортные коридоры Дальнего Востока: проблемы и перспективы // Экономика региона. – 2021. – № 2. – С. 85–94.
2. Григорьева Е.А. Таможенный транзит в ЕАЭС: правовые аспекты и практика применения // Таможенное дело. – 2022. – № 4. – С. 42–49.
3. Евразийская экономическая комиссия. Таможенное регулирование в ЕАЭС: основные принципы и практика реализации. – Москва: ЕЭК, 2022. – 312 с.
4. Егоров В.Г. Геополитика транспортных коридоров: монография. – Рязань: РГУ им. С.А. Есенина, 2022. – 234 с.
5. Иванова О.Н. Цифровая трансформация таможенных процессов: мировой опыт и практика ЕАЭС // Таможенная политика. – 2023. – № 1. – С. 54–68.
6. Козлов Т.Л. Транспортная стратегия Российской Федерации: национальные аспекты развития // Транспорт России. – 2020. – № 3. – С. 65–72.
7. Николаева К.В. Big data в логистике: анализ транспортных коридоров ЕАЭС // Информационные технологии в бизнесе. – 2022. – № 5. – С. 132–139.
8. Орлов Д.С. Влияние санкций на логистику ЕАЭС: новые вызовы и возможности // Внешнеэкономический бюллетень. – 2023. – № 1. – С. 108–117.
9. Петров К.А. Альтернативные транспортные маршруты в Евразии: вызовы и возможности // Логистика и управление цепями поставок. – 2022. – № 4 (87). – С. 110–125.
10. Смирнов А.В. Таможенное регулирование в системе международной торговли. – Москва: Инфра-М, 2021. – 187 с.
11. Соколов П.В. Цифровизация таможенных услуг: опыт ЕАЭС и международные тенденции // Таможенная служба. – 2023. – № 2. – С. 152–160.
12. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy. – Washington: World Bank Publications, 2023. – 215 p.
13. World Bank. International LPI Tracking Data // The World Bank Group. – 2023. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/tracking-data> (дата обращения: 12.03.2025).