

## ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

DOI 10.26163/RAEN.2022.79.10.012  
УДК 339.18 БРЕКЗИТ(410)

*E.V. Korchagina, A.V. Sintsova*

### LOGISTICAL CONSEQUENCES OF BREXIT

*The research is funded by Russian Foundation for Basic Research, project № 20-014-00029*

**Elena Korchagina** – professor, the Higher School of Service and Trade, the Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg; professor, the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, Gatchina; Doctor of Economics, associate professor; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru**.

**Alena Sintsova** – candidate for a Master's degree, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg; **e-mail: sintsova.av@edu.spbstu.ru**.

*We look at the problems facing the international logistics system after the UK terminated the trade agreements with the European Union. The significance of the changes for the British and European logistics structure is considered, in particular due to the delivery time increase. The impact of the deterioration of logistics relations between the UK and the EU on the logistics ties with Russia is also studied.*

**Keywords:** international logistics; Russian logistics; Brexit; the United Kingdom; cargo transportation.

*E.V. Корчагина, А.В. Синцова*

### ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВЫХОДА ВЕЛИКОБРИТАНИИ ИЗ ЕВРОСОЮЗА

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ  
в рамках научного проекта № 20-014-00029*

**Елена Викторовна Корчагина** – профессор Высшей школы сервиса и торговли Института промышленного менеджмента, экономики и торговли Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, г. Санкт-Петербург; профессор кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина; доктор экономических наук, доцент; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru**.

**Алена Владимировна Синцова** – магистрант, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, г. Санкт-Петербург; **e-mail: sintsova.av@edu.spbstu.ru**.

*В статье раскрываются проблемы, с которыми столкнулась система британской логистики после расторжения страной торговых соглашений с Европейским союзом. Рассматривается значение изменений для британской и европейской логистической структуры, в частности из-за увеличения сроков поставок. Также раскрывается тема влияния ухудшения логистических отношений между Великобританией и ЕС на логистические связи с Россией.*

**Ключевые слова:** международная логистика; российская логистика; Брексит; Великобритания; грузоперевозки.

Выход Великобритании из ЕС может серьезно повлиять на перевозку грузов в Великобританию и из нее всеми видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным и морским. В усло-

виях «Брексит» и негативного влияния пандемии, приводящих к изменениям в способах перемещения товаров через границы и по цепочке поставок, логистика становится особенно важным сектором

экономического развития страны. Основной целью статьи является выявление изменений в британской логистике на фоне «Брексита». Для достижения цели поставлены следующие задачи: определить негативные последствия для логистического британского сектора; рассмотреть особенности влияния «Брексита» на международную логистику; определить степень влияния современных условий на российские логистические отношения с Великобританией.

31 января 2021 г. Великобритания официально вышла из Евросоюза, некоторые торговые и логистические изменения вступили в силу уже с 1 января 2021 г. «Брексит» привел к тому, что Великобритания вышла из торговой зоны единого рынка, что повлияло на цепочки поставок в европейские страны и транзитные перевозки через ЕС. До пандемии COVID-19 и окончания переходного периода «Брексит» деловая уверенность и инвестиции в бизнес в секторе логистики были положительными, но упали по сравнению с 2020 г. На рисунке отражены основные показатели индекса логистического бизнеса Великобритании на конец 2020 и 2021 гг.

График показывает, что большинство показателей ухудшилось на момент начала 2021 г. относительно начала 2020 г. Улучшение наблюдается только в категории набора квалифицированного персонала. За год в логистическом британском секторе сократились доходы и выручка,

снизились конкурентоспособность, инвестиции в бизнес, общая деловая уверенность и использование новых технологий. Несмотря на сокращение индекса применения новых технологий в логистике Британии до 72,4 единиц, показатель все еще остается высоким относительно других категорий.

Выделим основные проблемы, с которыми Великобритания столкнулась на фоне прекращения свободного перемещения товаров через Ла-Манш с 1 января 2021 г. Около 10 тысяч грузовиков ежедневно пересекают границу между Великобританией и Европой, десятки рейсов перевозят грузы между британским портом Дувр и французскими портами Кале и Дюнкерк [1]. Вынужденная необходимость проходить таможенный контроль после «Брексита» приводит к тому, что грузовые машины сталкиваются с долгими очередями и проблемами предоставления нужной документации. Эти факторы могут привести к задержкам поставок и увеличению стоимости доставки, что снижает конкурентоспособность и экономическую устойчивость работы компаний [2]. До выхода Британии из ЕС проверки в порту занимали около 2 минут. Оценки экспертов показывают, что за каждые дополнительные две минуты задержки на шоссе М20, ведущем во французский порт Дувр, будет образовываться 17-мильная пробка [1]. Эти изменения могут привести к пятичасовым очередям. С такими же



\*<50 = Ухудшение >50 = Улучшение

Показатели индекса логистического бизнеса Великобритании

Источник: [7].

проблемами могут столкнуться и европейские французские порты, ведущие в Великобританию.

Также Британия столкнулась с проблемой необходимости вложения крупной суммы (\$627 млн) в строительство новой таможенной и складской инфраструктуры [1]. Проблема необходимости увеличения запасов ресурсов возникает из-за необходимости сглаживания задержек поставок. Британским и европейским компаниям для сотрудничества потребуются дополнительные склады для хранения, что увеличит стоимость хранения. По данным Ассоциации складирования Великобритании три четверти владельцев британских складов не готовы расширить место для хранения из-за переполненности складов. Также нехватка рабочей силы привела к увеличению стоимости хранения до 25% по данным 2019 года [5].

После «Брексита» ожидается постоянный рост заработной платы водителей. 10% коммерческих британских водителей составляют мигранты из других европейских стран, поэтому после затруднения жизни после выхода из ЕС, перевозчики могут столкнуться с нехваткой водителей и, как следствие, увеличением заработной платы и повышением стоимости внутренних перевозок [6].

Причины возникновения отказов европейских перевозчиков от ведения бизнеса с британскими компаниями происходят из-за требований местных британских чиновников предоставлять десятки тысяч фунтов в качестве гарантий для покрытия НДС или потенциальных тарифов. Во вторую неделю января 2021 г. количество отказов от доставок на территорию Великобритании увеличилось на 168% по отношению к третьему кварталу 2020 г. [3]. Также поставщики из ЕС должны предъявить документ *Reh* для подтверждения происхождения продукта для льготных тарифов.

Изменение логистических связей между ЕС и Великобританией отражается и на российской логистике. В дальнейшем российские грузоперевозки в Великобританию, из нее или транзитом через страну потребуют больше времени и расходов.

Из-за островного расположения Британии актуальными способами перевозок являются морской и воздушный путь. Морская доставка осуществляется примерно в течение 20 суток через британские порты в Ливерпуле и Лондоне и российские порты в Санкт-Петербурге, Бронке, Усть-Луге и Новороссийске. Доставка авиатранспортом составляет всего 1 день. Преимуществами авиаперевозок являются оперативность и отсутствие необходимости таможенного переоформления в транзитных странах [4]. Железнодорожные доставки между Россией и Великобританией осуществляются редко, т.к. колеиность европейской и российской железных дорог отличается, что вынуждает на границе заново перегружать продукцию.

Но при транзите через Европу в Россию актуальным вариантом доставки считается автомобильный транспорт из-за экономии финансовых средств и легкости оптимизации доставки. В среднем это занимает от 6 до 10 суток. В связи с выходом Британии из ЕС ожидается подорожание транспортных расходов на доставку грузовыми автомобилями; возникновение риска сокращения экспорта и импорта России с Великобританией скоропортящихся продуктов; увеличение стоимости продукции и сокращение объемов продаж; необходимость решать проблемы, связанные с возможным увеличением времени доставки. Можно сделать вывод, что в современных условиях решающим фактором для Великобритании и России может стать эффективность от выбора других рынков сбыта, доставка которых не включается в себя транзит через Европу. Вторым вариантом решения проблем «пост-Брексита» является увеличение затрат из-за замены автомобильной доставки на морскую или воздушную.

Таким образом, существенными проблемами для британских и европейских поставщиков и компаний являются:

- 1) несоблюдение сроков поставок из-за таможенных процедур;
- 2) увеличение затрат на доставку и, как следствие, повышение цен на продукты для конечного потребителя из-за роста сборов и заработных плат для перевозчи-

ков и таможенных сотрудников.

Сотрудничество между предприятиями Европы и Британии должно будет учитывать эти задержки, поскольку они будут планировать производственные графики и поставки конечным потребителям. Ожидается, что негативное влияние «Брексита» на торговлю со временем усилится. Растущие торговые издержки будут влиять на решения в международной цепочке поставок.

Существует риск, что таможенные сложности, увеличение затрат и времени на доставку транзитом через Европу могут привести к снижению интереса к импорту и экспорту продукции со стороны и России, и Великобритании.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Великобритания готовится к логистическому хаосу из-за Брексита // Logistics news: [сайт]. URL: <https://lognews.ru/velikobritaniya-gotovitsya-k-logisticheskomu-khaosu-iz-za-breksita> (дата обращения: 23.04.2022).
2. Корчагина Е.В. Социально-экономическая устойчивость и конкурентоспособность организаций (Россия, Санкт-Петербург) // Проблемы современной экономики. 2006. № 1-2(17-18). С. 149–151.
3. Перевозчики ЕС отказываются от работы в Британии из-за правил Brexit // Российская газета. 2021. 21 января. URL: <https://rg.ru/2021/01/21/perevozchiki-es-otkazyvaiutsia-ot-raboty-v-britanii-iz-za-pravil-brexit.html> (дата обращения: 20.04.2022).
4. Таможенное оформление и перевозка грузов в/из Англии // SBCargo: [сайт]. URL: [https://sbcargo.ru/poleznaya-informatsiya/tamozhennoe-oformlenie-i-perevozka-gruzov-v-iz-anglii/?sphrase\\_id=6481&](https://sbcargo.ru/poleznaya-informatsiya/tamozhennoe-oformlenie-i-perevozka-gruzov-v-iz-anglii/?sphrase_id=6481&) (дата обращения: 25.04.2022).
5. Bentyn Z. Influence of Brexit on UK Logistics Performance // Research Gate: [site]. URL: [https://www.researchgate.net/publication/336900968\\_Influence\\_Of\\_Brexit\\_On\\_Uk\\_Logistics\\_Performance](https://www.researchgate.net/publication/336900968_Influence_Of_Brexit_On_Uk_Logistics_Performance) (дата обращения: 24.04.2022).
6. Post-Brexit Business: How Will Shipping and Logistics Be Affected? // SHIPA Freight: [site]. URL: <https://www.shipafreight.com/knowledge-series/brexit-shipping-logistics/> (дата обращения: 26.04.2022).
7. The Logistics Report Summary 2021 // Logistics UK: [site]. URL: <https://logistics.org.uk/CMSPages/GetFile.aspx?guid=68631c02-c41f-40e8-99b3-fa9b60832742&lang=en-GB> (дата обращения: 21.04.2022).