

*ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА
И ХОЗЯЙСТВЕННАЯ
ПРАКТИКА*

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ
ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ
ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ
И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ГРУЗОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ.
ЧАСТЬ 2¹

*В.А. Цветков, К.Х. Зоидов,
А.А. Медков, В.Н. Ионичева*

В статье рассматриваются актуальные проблемы организационно-институционального регулирования процессов пересечения государственной границы и совершения таможенных операций при экспортно-импортных и транзитных перевозках грузов в России и на территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Особое внимание уделено внедрению механизма «единого окна», предварительного информирования и электронного декларирования товаров, перевозимых железнодорожным транспортом. Показано, что эффективное функционирование таможенных органов является необходимым условием реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС.

Ключевые слова: таможенные операции, Евразийский экономический союз, железнодорожный транспорт, механизм «единого окна», предварительное информирование, электронное декларирование, транспортно-транзитный потенциал.

© Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А.,
Ионичева В.Н., 2015 г.

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 15-02-00481а).

Часть 1 см.: Экономическая наука современной России. 2015. № 3 (70).

4. ПРОБЛЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА. ПОСЛЕДСТВИЯ ПЕРЕНОСА ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ НА ПРИГРАНИЧНЫЕ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ И В СТРАНЫ ЕАЭС

На размещение терминально-логистического центра (ТЛЦ) в регионах России влияет изменение таможенного законодательства, правил размещения таможенных постов. Так, в процессе переноса таможенного оформления грузов на внешние границы России останется лишь часть внутренних таможен (в морских портах, аэропортах, а также вблизи крупных предприятий), что ведет к переделу околотаможенного бизнеса, способствует ускорению социально-экономического развития приграничных регионов. В частности, ТЛЦ строятся в Псковской области, расположенной на границе России и Европейского Союза. В первую очередь будут реализованы инвестиционные проекты вблизи международных автомобильных пунктов пропуска Шумилкино – Лухамаа (Эстония), Убылинка – Гребнево (Латвия), Бурачки – Терехово (Латвия). При этом приграничные пункты пропуска зачастую находятся в малых городах и отдаленных населенных пунктах, что обостряет проблему отсутствия квалифицированных таможенных работников.

Такая ситуация, в частности, привела к перераспределению транзитных потоков грузов, перевозимых как железнодорожным, так и автомобильным транспортом. Если раньше большая часть транзитных перевозок осуществлялось через Москву, где грузопотоки сортировались, распределялись и уходили на другие направления, то в настоящее время ситуация начала меняться: транзитные перевозки грузов железнодорожным транспортом практически не осуществляются с обработкой в Московском транспортном узле. Это, конечно, в первую очередь связано с реконструкци-

ей Малого кольца МЖД для организации пассажирского сообщения, в процессе которой на большей части кольца грузовое движение сокращено или не осуществляется. Но не в последнюю очередь на перераспределение транзитных потоков повлиял и перенос таможенного оформления грузов на приграничные территории и в страны ЕАЭС.

После создания Таможенного союза неудовлетворительное качество работы российской таможни и транспортно-логистических компаний способствует перенесению обработки и обслуживания грузопотоков на границы Казахстана и Беларуси. Планируется, что в Беларуси до 2015 г. государственные инвестиции в создание нескольких десятков ТЛЦ составят около 850 млн долл. ТЛЦ в Казахстане (например, в Алма-Ате) могут стать реальной альтернативой распределительным центрам в Москве, Санкт-Петербурге и других городах на территории СНГ.

Интеграция транспортных систем российских регионов и стран постсоветского пространства предполагает осуществление совместных проектов по реализации транспортно-транзитного потенциала и облегчению взаимной торговли (Винокуров и др., 2014). Имеются предпосылки для организации Единой транспортно-логистической системы ЕАЭС, взаимного проникновения транспортных и складских компаний на рынки соседних государств.

Ключевым вопросом является создание механизмов получения доходов от осуществления транзитных перевозок (улавливания транзитной ренты) на национальном и региональных уровнях. Формированию транспортно-логистических кластеров в регионах будет способствовать укрупнение транспортных компаний, которые активно проникают в смежные виды деятельности – логистику, складирование и обслуживание таможенных процедур, участвуют в строительстве ТЛЦ.

Процесс перенесения таможенного контроля и размещения производственных мощностей продолжится. Так, 1 апреля 2016 г. заканчивается переходный период, когда пред-

приятия Калининградской ОЭЗ могли без уплаты таможенных пошлин поставлять на рынок Таможенного союза продукцию, произведенную с использованием импортных компонентов. При этом способы их государственной поддержки должны соответствовать правилам ВТО. Одним из направлений адаптации экономики области к новым условиям является развитие транспортных коммуникаций.

5. ТЕХНИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА – ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТЕРРИТОРИИ СТРАН ЕАЭС ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Материально-техническое обеспечение осуществления пограничных и таможенных процедур на внешних границах стран ЕАЭС требует учета разницы в ширине железнодорожной колеи, различных требований к длине и весу составов, возможного многономенклатурного характера перевозимых транзитных грузов. Преодолению пограничных барьеров послужит работа по унификации обработки составов и синхронизации требований к минимальной длине контейнерного поезда таким образом, чтобы количество контейнеров в европейском и российском контейнерных поездах совпадало, что позволит избежать расходов на накопление партий и пересортировку грузов для выполнения требований по условной длине (Левчук, 2014).

Для увеличения объемов транзитных перевозок грузов в направлении восток – запад в 2011 г. на терминале Брест-Северный были созданы перегрузочные мощности для обработки грузов, следующих в Западную Европу, что позволило увеличить пропускную способность пограничного перехода. Ранее

перегруз осуществлялся только на польской стороне. Складские мощности в Бресте (крытые склады и открытые площадки) позволяют разместить в режиме склада временного хранения около 100 тыс. т грузов. Кроме того, развитие перегрузочных мощностей привело к созданию конкурентной среды для польских перевозчиков на белорусско-польских пограничных переходах (Сивак, 2012). Основной компанией, работающей на терминале Брест-Северный, является российское ОАО «Транс-Контейнер».

Одним из направлений российско-китайского взаимодействия является работа в рамках особых экономических зон (ОЭЗ) на российско-китайской границе: Благовещенск – Хэйхэ, Гродеково – Суйфэньхэ, Забайкальск – Маньчжурия, а также Туманганского проекта и др.

Работу железнодорожного пограничного перехода (ЖДПП) и станции Наушки осложняет несогласованность действий контролирующих органов (пограничных, таможенных, карантинной службы и др.). Временные рамки обработки поездов не соответствуют действующим нормативам: так, в 2012 г. пропуск поезда в среднем занимал 316 мин вместо нормативных 235 мин (Кез, 2012).

Направлениями реконструкции пограничного перехода Наушки – Сухэ-Батор являются:

- строительство здания пограничного контрольного пункта на разъезде Дозорный;
- строительство нового досмотрового парка с соответствующей инфраструктурой, санитарно-карантинного тупика, установка стационарных инспекционно-досмотровых комплексов, реконструкция грузового двора, систем освещения и видеонаблюдения станции и др.;
- совершенствование программного обеспечения электронного декларирования грузов;
- реконструкция автомобильной дороги до станции Наушки;
- строительство сортировочного парка на станции Сухэ-Батор в Монголии.

Источниками финансирования реконструкции ЖДПП Наушки являются: средства ОАО «РЖД» и федерального бюджета по федеральной целевой программе «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 гг.)».

Слабым местом ЖДПП Камышовая – Хуньчунь является несоответствие требованиям, предъявляемым к обустройству пограничных переходов в части обеспечения пункта пропуска связью, системами освещения, видеонаблюдения, установкой разгрузочно-погрузочных механизмов и др. Направления реконструкции перехода включают в том числе и обустройство инфраструктуры ЖДПП в соответствии с нормативами, установленными для функционирования пограничной и таможенной службы.

Развитие ЖДПП Хасан – Туманган включает строительство железнодорожного вокзала Хасан, в котором будут размещаться государственные контрольные органы. На станции Хасан предусмотрены удлинение приемно-отправочных путей до 1050 м, реконсервация и смена верхнего строения пути на части станционных путей, устройство досмотрового парка.

Развитие перспективного ЖДПП Нижнеленинское – Тунцзян должно происходить путем сотрудничества Дальневосточной железной дороги и администрации Еврейской автономной области. В составе железнодорожных подходов к мосту проектируется железнодорожный пункт пропуска, предназначенный для проведения погранично-таможенного контроля, который будет состоять из трех путей колеи 1520 мм (длина приемно-отправочных путей – 1050 м), трех путей колеи 1435 мм и по одному выставочному пути колеи 1520 и 1435 мм.

Многосторонний автомобильный пункт пропуска Краскино, расположенный на транспортном коридоре «Приморье-2», является звеном в торгово-экономическом сотрудничестве между Приморским краем и китайской провинцией Цзилинь. Новый комплекс зданий и сооружений МАПП Краскино включа-

ет: административное здание, помещения для углубленного досмотра со складом и гаражом, павильон дезинфекции автотранспорта, здания санитарно-карантинной и кинологической служб. Каждый из досмотровых залов пассажирского направления должен иметь по пять полос движения, оборудованных системой «Янтарь 1П», металлодетектором и рентгено-телевизионной установкой. Расчетная пропускная способность МАПП после реконструкции составляет 250 автомашин в сутки. Для повышения эффективности его работы требуется не только модернизация, но и синхронизация времени работы таможен России и Китая, а также совершенствование (упрощение) таможенных процедур.

На конкурентоспособность железнодорожных пунктов пропуска оказывает влияние и то обстоятельство, что функционирование автомобильных пунктов пропуска обеспечивает Федеральное агентство по обустройству государственной границы, а содержание и развитие ЖДПП, расположенных на инфраструктуре общего пользования, в большой степени финансирует ее собственник – ОАО «РЖД». Поэтому возникают проблемы взаимодействия различных собственников и контрагентов, финансовой дискриминации железнодорожного транспорта.

Начиная с 2004 г. таможенные органы в своей работе используют систему управления рисками (СУР), которая предполагает выборочную проверку контейнеров. Однако выбранные компьютером для досмотра контейнеры нужно найти, привезти, а после досмотра вернуть обратно в состав. В результате оформление может занимать два–три дня. У длительных таможенных процедур есть и свои объективные основания. В отношении однородных грузов таможенные операции в целях их выпуска могут быть завершены в течение 10–15 мин; если контейнеры содержат большой ассортимент товаров, различные товарные позиции в соответствии с ТН ВЭД ТС, декларирование и выпуск товаров могут занять длительное время.

Проблема решается путем оснащения таможенных пунктов инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) на основе рентгеновских установок, позволяющими производить досмотр грузов без разгрузки автомобилей, вагонов и контейнеров. На сети ОАО «РЖД» был проведен эксперимент с использованием мобильного инспекционно-досмотрового комплекса (МИДК) для таможенного контроля на объектах железнодорожного транспорта. МИДК был размещен на станции Москва-товарная-Павелецкая Московской железной дороги в расположении отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 6 Московского железнодорожного таможенного поста².

Такие комплексы уже несколько лет применяются в России при контроле международных автоперевозок. Внедрение МИДК в пунктах пропуска и на других объектах железнодорожного транспорта позволит существенно повысить качество таможенного контроля и сократит непроизводительные простои подвижного состава. Главная цель эксперимента на Москве-товарной-Павелецкой – содействовать ускорению движения контейнерных поездов, что особенно актуально при развитии транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг», проходящих по территории России и других стран ЕАЭС (Зотов, 2013).

Помимо их применения и строительства удобных офисных помещений для контролирующих служб, обустройство пограничных пунктов пропуска предполагает создание силами коммерческих структур транспортно-логистических терминалов и другой сервисной инфраструктуры: гостиниц, кафе, магазинов

² МИДК позволяют за 2–3 мин без вскрытия и разгрузки транспортного средства получить изображение перевозимых товаров и идентифицировать их. Мобильность комплекса обеспечивается его размещением на трехосном шасси тягача Mercedes ACROS 2532, он может работать на любой ровной площадке. Время подготовки к работе составляет не более 15 мин. Одновременно для досмотра подается 8–10 вагонов, которые комплекс проезжает в среднем за 20 мин.

и т.д. Это действенный пример государственно-частного партнерства.

Развитие транспортной инфраструктуры само по себе предполагает обустройство пограничной инфраструктуры. Так, в 2015 г. начнется строительство нового морского пункта пропуска Брусничное на Сайменском канале (Карельский перешеек) в рамках исполнения поручений Правительства РФ и протокольных решений Морской коллегии при Правительстве РФ по обустройству морских пунктов пропуска, принадлежащих Балтийскому бассейну. Это не только обеспечит судоходство по Сайменскому каналу, но и позволит осуществлять регистрацию судов и перевозимых ими товаров в одном месте, оборудованном в соответствии с самыми современными требованиями. В настоящее время таможенный контроль и пограничная служба находятся друг от друга на расстоянии порядка 20 км (Полякова, 2014а).

Интересной выглядит идея использования части таможенных платежей для строительства и развития пограничных переходов (введение «окрашенных» таможенных платежей). Особенно в условиях бюджетного кризиса в Европе, когда, например, было сокращено финансирование модернизации крупнейшего латвийского пункта таможенного контроля Гребнево, а также строительства новой автомагистрали Рига – Москва.

6. ТАМОЖЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ – СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ УСЛУГИ ПО ТРАНЗИТНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

Перспективные объемы перевозок транзитных грузов в контейнерах в евроазиатском сообщении по Транссибу к 2015 г. оценивались на уровне более 500 тыс. ДФЭ, а с учетом перевозок порожних контейнеров –

свыше 700 тыс. ДФЭ. По мнению президента ОАО «РЖД» В. Якунина, условиями достижения таких объемов являются:

а) строгое соблюдение сроков доставки грузов между северо-восточными провинциями Китая, Республикой Корея, Японией и странами Европы: они не должны превышать 17–20 суток;

б) конкурентоспособная тарифная политика: стоимость железнодорожной перевозки не должна быть дороже морской более чем на 1000 долл. (Маркова, 2011);

в) создание единого логистического оператора перевозок «Восток – Запад» для перевозок грузов с использованием Транссибирской магистрали;

г) освобождение транзитных контейнеров от процедуры таможенного досмотра как одного из главных препятствий для достижения конкурентоспособности сухопутных евроазиатских маршрутов (Сергеенко, 2014).

Необходимым (но недостаточным) условием полного использования транзитного потенциала Транссиба является обеспечение конкурентного уровня «сквозной» тарифной ставки и полной продолжительности доставки грузов, складывающейся из времени перевозки различными видами транспорта, осуществления перегрузочных операций, таможенных процедур, сроков формирования составов и судовых партий. Сложность и длительность прохождения таможенных процедур, занимающих, как минимум, 5 дней, являются одной из причин низкой доли контейнеризации железнодорожных перевозок в России: 1,9% в целом и 2,9% в международном сообщении.

Отставание в развитии перегрузочной инфраструктуры, значительная доля ручного труда приводят к тому, что в случае осуществления повагонных отправок ожидание перегруза может занимать около недели. ОАО «ТрансКонтейнер» имеет в Забайкальске собственный терминал, на котором осуществляет таможенные операции в отношении товаров, следующих из Китая в Россию, с использованием предварительного электрон-

ного информирования. С одной стороны, это приводит к сокращению сроков доставки грузов от Забайкальска до Московского узла с 15 до 7 суток (Меньшакова, 2012). С другой стороны, имеются проявления монопольного поведения, которое могут ощущать грузоотправители, не пользующиеся услугами, контейнерами и подвижным составом ОАО «ТрансКонтейнер».

В 2014 г. ОАО «ТрансКонтейнер» сократило время на обработку и таможенные операции на станции Забайкальск партии контейнеров грузового поезда, следующего по маршруту Сучжоу (Китай) – Варшава (Польша), до 12 ч. Благодаря оптимизации логистических процессов подобные поезда приходят на станцию назначения через 14 суток после отправления.

Это достигается путем:

- широкого применения электронного документооборота, кроме того, перевозочные и товаросопроводительные документы прибывают на станцию вместе с поездом уже переведенными на русский язык;
- следования поезда без переработки на промежуточных станциях сети ОАО «РЖД»;
- приоритетного движения по сравнению с другими грузовыми поездами: на станции Карымская поезд выходит на «нитку» графика «Транссиб за семь суток».

В планах компании – ввести предварительное информирование о поезде: информация о поезде будет поступать на станцию Забайкальск за 2–3 суток до прибытия, в момент его отправления со станции Сучжоу. Кроме того, ОАО «ТрансКонтейнер» обеспечивает ритмичность отправок грузов. У крупных грузоотправителей в Европе или Китае организовано сборочное автомобильное производство, поэтому последовательная схема поступления груза очень важна – чтобы, к примеру, один поезд пришел седьмого числа, а другой – двадцать первого (Донцов, 2014). Особые условия движения контейнерного поезда Сучжоу (Китай) – Варшава (Польша) позволяют поезду конкурировать с морским и воздушным транспортом.

Эволюционное развитие этого направления транспортных коммуникаций между Россией и Китаем включает реконструкцию парка пограничного и таможенного контроля, оснащение ЖДПП Забайкальск двумя стационарными инспекционно-досмотровыми комплексами, строительство эстакады для контроля нефтеналивных грузов, оборудование досмотрового парка системами видеонаблюдения.

Другая дочерняя компания ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) открыла в Забайкальске филиал в дополнение к имеющимся филиалам в Красноярске и Иркутске, что позволяет консолидировать грузы в направлении пограничного перехода. В 2012 г. РЖДЛ организовала мультимодальную перевозку партии грузов из Китая для сети гипермаркетов ОВІ в Москве как альтернативу морским маршрутам.

Комплексная логистическая услуга, предлагаемая РЖДЛ, включает:

- организацию морской перевозки из порта Нинбо до транзитного порта Инкоу в Китае;
- перегрузку контейнеров на железнодорожные платформы и перевозку по железным дорогам Китая до пограничного перехода Манчжурия – Забайкальск;
- таможенное оформление;
- перегрузку контейнеров с китайских платформ на платформы колеи российского стандарта и перевозку по сети ОАО «РЖД» до станции назначения;
- перевозку автомобильным транспортом от станции назначения до склада компании ОВІ.

Планируемые объемы перевозок по данному направлению составляют 2,4 тыс. ДФЭ в год. В случае достижения таких объемов в одном из транзитных китайских портов будут формироваться два контейнерных поезда в месяц. При этом срок доставки не будет превышать 25 дней.

7. ПРОБЛЕМЫ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ. СИТУАЦИЯ ВОКРУГ ПРИНЯТИЯ ЗАКОНА «О ТРАНЗИТЕ»

Закон «О перевозках транзитных грузов через территорию РФ» (Закон «О транзите») долгое время рассматривается в Законодательном собрании России. Предложенный к широкому обсуждению еще в 2008 г., в Государственную Думу законопроект № 315406-6 «О перевозках транзитных грузов через территорию РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты» поступил в конце весенней сессии 2013 г. Проектом ФЗ предусматривалось:

- создание системы государственного регулирования отношений в области перевозок транзитных грузов через территорию России и механизма взаимодействия заинтересованных ведомств, хозяйствующих субъектов и общественных организаций;
- определение субъектов деятельности при оказании услуг по перевозкам транзитных грузов, введение понятия оператора транзитной перевозки и порядок его взаимодействия с другими участниками транзитных перевозок;
- установление правил документарного оформления перевозок транзитных грузов и гармонизация их с международной практикой;
- оптимизация процедур и сокращение сроков проведения государственного контроля транзитных грузов при пересечении государственной границы, направленных на ускорение перевозок транзитных грузов;
- определение взаимной ответственности участников транзитной перевозки и государственных контрольных органов за нарушение установленных законом требований;
- определение государственной тарифной политики при осуществлении транзитных перевозок на базе установления сквозной транзитной ставки;

- введение запрета или особых условий транзита для отдельных видов груза (радиоактивные материалы, ядовитые, наркотические вещества, опасные и другие грузы).

В законопроекте указывалось, что: «Таможенный досмотр транзитного груза с частичной или полной его выгрузкой/погрузкой проводится в случае наличия оперативной информации о совершенном или готовящемся преступлении, сведений о наличии товаров, запрещенных к транзиту и к ввозу на территорию РФ. В случае принятия решения о необходимости проведения досмотра таможенные органы, осуществляющие досмотр, оплачивают все расходы, связанные с его проведением, и несут материальную ответственность за сохранность досматриваемого груза. Грузоотправитель и оператор транзитной перевозки оплачивают все расходы, связанные с проведением досмотра, только в случае обнаружения товаров, запрещенных к транзиту и ввозу на территорию РФ».

Основная цель законопроекта – установить такие нормы, в результате применения которых процедура транзита будет упрощена и ускорена. Прежде всего речь идет о сокращении сроков таможенных операций и ликвидации отдельных форм таможенного контроля. Законопроект детально регулирует сроки проведения всех таможенных операций, предлагает освободить грузы, следующие транзитом, от таможенного досмотра. Принятие данного законопроекта будет способствовать реализации мероприятий, предусмотренных «дорожной картой» Правительства РФ «Совершенствование таможенного администрирования».

По мнению президента АНО «Экспертно-аналитический центр по модернизации и технологическому развитию экономики» А. Чуева, важно, чтобы транзитные грузы не рассматривались таможенными органами как товар. Необходимо таким образом изменить законодательство, чтобы транзитные грузы проходили сквозь нашу страну «прозрачно». Единственное, что должна обеспечивать таможня, – это проверка грузов на без-

опасность, а также их целостность. При этом нужна нормальная электронная связь наших и зарубежных таможенных органов (Васильев и др., 2013).

Однако существуют и другие мнения. Эксперты указывают, что наличие или отсутствие закона о транзите не является определяющим фактором для выбора перевозчиком наиболее выгодного маршрута. Такие мировые транзитные центры, как Гонконг и Сингапур, переваливающие в своих портах более 12 млн контейнеров в год, подобного закона не имеют, как не имеют его Франция, Италия и США. Зато аналогичный закон принят в Беларуси и Украине, которые во многом зависят от российского транзита.

По мнению эксперта в области международных договоров поставок, руководителя транспортной и внешнеторговой практики юридической фирмы Marsh & Wilts A. Голубчика, принятию Закона «О транзите» в небольшой степени препятствует отсутствие сильных лоббистов.

По словам заместителя начальника правового департамента ОАО «РЖД» А. Васильева, в законопроекте «предлагается установить сроки прохождения транзита, а также административную ответственность за нарушение этих сроков. Получается, что, с одной стороны, закон призван улучшить положение всех субъектов хозяйственной деятельности, которые занимаются транзитом, но с другой – вводит, по сути, новый контроль и административные санкции. Ведь транзит – гражданско-правовая деятельность субъектов, и за это предлагается вводить административные штрафы, которые будут налагать на хозяйствующие субъекты органы государственного транспортного надзора» (Васильев и др., 2013).

По словам директора департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии Д. Некрасова, в существующей редакции Закон «О транзите» не нужен (Можаровская, 2014).

Увеличению и полной реализации транспортно-транзитного потенциала страны

способствуют не столько законодательные, сколько организационно-хозяйственные мероприятия: функционирование ЕАЭС, создание ОТЛК, реализация пилотного проекта внедрения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Так, в октябре и ноябре 2012 г. в результате работы, проведенной ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями КЖД, КЗ, БЧ, АО «ПКП Карго» и «ДБ Шенкер Рейл», был осуществлен пилотный пропуск двух контейнерных поездов. Они везли грузы компаний Acer, ASUS, Hewlett Packard по маршруту Чунцин – Дуйсбург с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

По мнению генерального секретаря КСТП Г. Бессонова, главными преимуществами унифицированной накладной ЦИМ/СМГС являются:

- уменьшение времени простоя на пограничных переходах до 10–12 ч;
- сокращение стоимости перевозки на сумму переоформления документов – экономия расходов составляет 40 евро на оформлении каждой накладной;
- значительное упрощение таможенных процедур, так как единая накладная ЦИМ/СМГС признается в качестве транзитного таможенного и банковского документа, а также как документ для комбинированных перевозок (она используется для отправки маршрутных поездов, групп вагонов, отдельных вагонов и контейнеров) (Редакционная..., 2013а).

8. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В ЕАЭС

Для того чтобы везти груз, например, из Китая в Европу транзитом через страны Таможенного союза, нужно дважды менять колею, т.е. осуществлять перевалку грузов на стыковочных станциях при смене колес, и дважды

проходить процедуру транзитного декларирования товаров.

Основные интересы вступления Казахстана в Таможенный союз (ТС) были связаны со стремлением облегчить выход казахстанских производителей на мировые рынки через территорию России и Беларуси, упростить процедуру пересечения грузами и пассажирами внутренних границ между государствами-членами. Например, на железнодорожном транспорте около 20% полезного времени работы подвижного состава тратилось на пограничные и таможенные процедуры.

Государственная граница между Россией и Казахстаном продолжает существовать, в полном объеме осуществляются все виды пограничного контроля, направленного прежде всего на пресечение перевозки наркотиков через территорию Казахстана, имеющего недостаточно защищенные границы с Кыргызстаном и Китаем.

Пункты пропуска грузов и пассажиров на границе России и Казахстана не отвечают требованиям, предъявляемым для осуществления пограничного и иных видов контроля. На пограничных переходах отсутствует сплошное ограждение по периметру, не установлены линейные сигнализационные устройства, ворота для въезда и выезда составов, наблюдательные вышки. Нет выделенных железнодорожных путей для осуществления пограничного контроля, а имеющиеся пути, на которых осуществляется пограничный контроль, не в полном объеме оборудованы техническими средствами.

Другая проблема заключается в удаленности многих пунктов пропуска от государственной границы: 17 пунктов пропуска удалены на расстояние свыше 20 км, а отдельные – более чем на 50 км (в некоторых случаях – до 110 км). При этом пока отсутствует техническая возможность полного контроля перемещения грузов. Существуют два пути исправления ситуации: или перенесение пунктов пропуска к границе, что потребует строительства новых станций, или возведение на пути следования состава от линии государ-

ственной границы до пункта пропуска комплекса контрольно-защитных сооружений.

Сохранение иных видов контроля, помимо таможенного, в железнодорожных пунктах пропуска на внутренней границе Таможенного союза не позволит реально сократить время обработки поездов и скорость доставки грузов грузополучателю. В этих условиях целесообразно внедрение на российско-казахстанской границе системы «две границы, одна остановка» (Рахматулина, 2004).

После образования ТС таможенный контроль был перенесен на внешнюю границу Казахстана, на которой находится шесть железнодорожных переходов (один из них с Китаем). В железнодорожных пунктах пропуска на внешней границе Казахстана взаимодействие с контролирующими органами осуществляет национальный железнодорожный перевозчик АО НК «КТЖ». Тесное взаимодействие железных дорог России и Казахстана предполагает работу в едином информационном пространстве, позволяющем отслеживать перемещение грузов по всему пространству ТС.

До 1 января 2016 г. планируется введение в действие Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) – его разработка ведется с декабря 2013 г. Положения нового ТК ЕАЭС предусматривают:

- автоматизацию всех таможенных систем;
- переход на электронное декларирование (отказ от бумажных носителей);
- при таможенном декларировании будет требоваться только таможенная декларация в электронном виде (другие документы – только в крайнем случае);
- использование механизма «единого окна».

Это позволит обеспечить:

- совершенствование таможенного администрирования с учетом современного уровня развития информационных технологий;
- максимальное сокращение национального сегмента таможенного регулирования;

- широкое внедрение международного опыта и практики в законодательство Таможенного союза (Можаровская, 2014).

9. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИСОЕДИНЕНИЯ СТРАН ЕАЭС К КОНВЕНЦИИ ОБ УПРОЩЕНИИ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В ТОРГОВЛЕ ТОВАРАМИ 1987 г. И КОНВЕНЦИИ О ПРОЦЕДУРЕ ОБЩЕГО ТРАНЗИТА 1987 г.

Еще в 2010 г. Комиссия Таможенного союза начала заниматься изучением вопроса по присоединению к Конвенции об упрощении формальностей в торговле товарами 1987 г. и Конвенции о процедуре общего транзита 1987 г.

Преимуществами присоединения к Конвенции о процедуре общего транзита являются то, что:

1) на границе не понадобится переоформлять европейскую процедуру транзита на процедуру транзита Таможенного союза, предоставлять новое обеспечение уплаты таможенных платежей и т.п.;

2) национальные перевозчики будут включены в единую глобальную систему перевозок и смогут на равных участвовать в этом сегменте бизнеса.

Негативными последствиями являются:

1) возможность лишь присоединиться к Конвенции о процедуре общего транзита, т.е. вступить на существующих условиях. При этом владельцы конвенции обладают правом вето, правом выставления дополнительных условий, проведения инспекций и т.п.;

2) большая вероятность концентрации выдачи гарантий по обеспечению транзита в иностранных финансовых институтах, расположенных в странах происхождения товаров, перевозимых в Россию;

3) к Конвенции о процедуре общего транзита может присоединиться только каж-

дая страна в отдельности, а не ЕАЭС в целом. При этом Казахстан может быть вообще не включен в систему европейского транзита, так как далеко не все члены Евросоюза готовы рассматривать его как европейскую страну в силу географического расположения;

4) информационными ресурсами, обеспечивающими работу Конвенции о процедуре общего транзита, владеет ЕС, поэтому информационные ресурсы, обеспечивающие контроль над доставкой товаров на территории Таможенного союза, будут перемещены в Брюссель.

Совет ЕЭК сформулировал следующий подход: необходимо усовершенствовать систему таможенного транзита ЕАЭС и довести до такого уровня, чтобы она могла взаимодействовать с европейской процедурой общего транзита практически на равных, чтобы перемещение товаров через границу Евразийского и Европейского союзов не создавало трудностей для участников ВЭД, но при этом управление и контроль за транзитной системой оставались в руках национальных правительств или наднациональных органов Евразийского союза (Полякова, 2014б).

В Таможенном кодексе Таможенного союза серьезно доработаны нормы, касающиеся таможенного транзита:

- устранены неточности формулировок, некорректности понимания, двусмысленности трактовок и т.п.;
- более четко прописаны положения об использовании электронных документов при таможенном транзите;
- исключена необходимость при перевозке товаров железнодорожным транспортом доставлять документы лично перевозчиком в таможенный орган назначения, в регионе деятельности которого находится место доставки (особенно это актуально для удаленных регионов, где станции расположены далеко от таможенных органов);
- предусмотрена возможность осуществлять завершение процедуры таможенного транзита, в том числе путем помещения товаров на временное хранение;

- отменено обеспечение уплаты таможенных платежей при перевозке товаров воздушным транспортом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Новая модель формирования высокотехнологичного транспортного комплекса в странах ЕАЭС требует проведения следующих мероприятий по совершенствованию организационно-правового поля перевозочного процесса железнодорожным транспортом.

1. *Предварительное информирование о товарах, пересекающих таможенную границу ТС, в целях внедрения электронного документооборота.* Примером развития электронного документооборота между железнодорожными администрациями является отработка технологии предварительного информирования на полигоне: станция Ковдор (Россия) – станция Центролит (Беларусь).

2. *Сокращение объемов и времени на совершение таможенных операций.* Создание Единого экономического пространства привело к тому, что таможенные операции в отношении товаров, следующих транзитом через страны ЕАЭС, производятся только один раз на внешней границе ТС.

3. *Внедрение системы радиочастотной идентификации, совмещенной с системой навигации GPS и ГЛОНАСС,* что позволит дистанционно передавать данные о перевозимом грузе в режиме реального времени. В настоящее время все крупные узлы зарождения и распределения контейнерных потоков оснащены системами спутниковой навигации.

4. *Стандартизация товарно-транспортных документов.* Прежде всего речь идет о внедрении унифицированной транспортной накладной ЦИМ/СМГС, которая обеспечивает перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспорт-

ное право. В ноябре 2012 г. накладная ЦИМ/СМГС была успешно апробирована на трансконтинентальном маршруте Китай – Европа при обеспечении движения контейнерного поезда Чунцин – Дуйсбург по территории Казахстана, России, Беларуси и Польши.

5. *Внедрение унифицированных документов, оформляющих перевозки грузов в смешанном сообщении.* В настоящее время потери времени возникают при переходе груза из нормативного пространства одного вида транспорта в другое. Морской, железнодорожный, автомобильный транспорт используют в качестве сопровождающих документов соответственно морской коносамент, накладную ЦИМ/СМГС и товарно-транспортную накладную.

6. *Проведение единого совместного контроля,* результаты которого будут признаваться всеми странами – участницами транспортной цепочки в целях недопущения дублирования контрольных процедур.

7. *Работа российских представителей в Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД),* которая, по словам первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова, способствует процессу «ее реформирования в универсальную структуру сотрудничества железных дорог колеи 1520 и 1435 мм» (Рубцов, 2011).

8. *Разработка межграницного графика* с учетом и путем согласования объемов движения, серий локомотивов, максимальных скоростей, веса и длины поездов.

9. *Разработка порядка расчетов за выполненную транспортную работу на железных дорогах разных государств.*

По оценкам, перевод всего таможенного оформления трансграничного перемещения грузов на использование только электронных документов позволит сократить время на таможенные операции на 30–35%.

Техническое оборудование пограничных переходов осуществляет Федеральное государственное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (Росгранстрой). Развитие погра-

ничных переходов осуществляется путем их включения в перечень пунктов, подлежащих обустройству в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 годы)».

На работу пограничных переходов влияют и нормативно-правовые преобразования. Так, одной из причин задержек автотранспортных средств на границах (в том числе с Финляндией и Латвией) стала передача таможенным органам в 2011 г. полномочий по транспортному, ветеринарному и фитосанитарному контролю. Неготовность таможни накладывается на распространенную в России практику создания дефицита государственных услуг. Стремление к экономии топлива не позволяет автоперевозчикам проезжать лишние расстояния в поисках свободных пограничных пунктов. С другой стороны, простой техники на границе ведут к росту материальных, финансовых и временных затрат.

В организации железнодорожного сообщения на «пространстве 1520 мм» проводится работа по исключению из транспортной системы посредников (экспедиторов) путем оплаты стоимости транспортировки грузов по всему маршруту следования в международном сообщении с последующим расчетом с транзитными дорогами и с дорогой назначения по аналогии с пассажирскими перевозками.

Создание дефицита государственных услуг на границах России и стран ЕАЭС может способствовать реализации транзитного потенциала евро-азиатских сухопутных маршрутов. Так, одним из существенных недостатков (слабых сторон) международных морских контейнерных линий при перевозках грузов по маршруту Китай – Россия являются задержки грузов в морских портах и на сухопутных пограничных переходах Северо-Запада России вследствие затянутой и сложной процедуры их таможенного оформления. М. Канаева отмечает, что «несмотря на все удобство использования контейнеров и экономическую выгоду от их использования, запутанный документооборот как при осуществлении таможенных формальностей,

так и при дальнейших отправлениях контейнеров существенно снижает их привлекательность. Видимо, это одна из основных причин того, что Россия так и не стала интересна для транзитных контейнерных перевозок, несмотря на располагающее к этому географическое положение» (Канаева, 2011).

Проблемы с таможенным оформлением транзитных перевозок грузов являются слабой стороной альтернативных маршрутов, проходящих в обход территории России. Например, контейнерный поезд «Зубр» – совместный проект железнодорожных администраций Латвии, Эстонии, Беларуси и Украины – соединяет порты Латвии и Эстонии с портами Черного моря. Поезд, запущенный в 2009 г., следует по маршруту Таллинн/Рига – Минск, а далее – по пути поезда «Викинг», для которого он является альтернативой только в балтийском коридоре.

Главным препятствием на пути развития перевозок этим контейнерным сервисом между Черными и Балтийскими морями являются длительные таможенные процедуры. Если на границе Беларуси и Литвы (граница Евросоюза) время остановки поезда для проведения таможенных операций составляет 30 мин, то на границе Украины и Беларуси поезд простаивает от нескольких часов до 3 суток. Кроме того, при пересечении украинской границы таможенные органы нередко вскрывают около 90% контейнеров (Сыченко, 2011).

Разработчики нового Таможенного кодекса Украины предлагают сократить время прохождения таможенных процедур до четырех часов с момента предъявления таможенному органу товаров для оформления, а количество документов, необходимых для таможенного оформления товаров, уменьшить с 65 до 40. Однако в основу повышения эффективности таможенных процедур должна быть заложена борьба с коррупцией и поборами.

Ужесточение таможенных процедур может быть неявно обусловлено политическими мотивами. Так, с 11 сентября 2013 г. ФТС России ужесточила проверки литовских грузов. Грузы, перевозимые транспортом с

литовскими номерами, на внутренних российских таможенных постах стали досматриваться с полной выгрузкой и проверкой всех товаров, а также изъятием образцов на экспертизу. Глава литовской ассоциации перевозчиков Linava А. Кондрусявичюс сообщил, что клиенты отказываются от услуг литовских терминалов, складов и порта Клайпеда и направляют свои грузы через перевозчиков из других государств. По данным Linava, один день простоя 13 тыс. литовских фур, выполняющих перевозки в РФ, обходится в 580 тыс. евро. В связи с этим государственные органы Литвы обратились в ЕС с жалобой на дискриминацию со стороны российской таможни. Ужесточение таможенных процедур может стать ответом на провал программы 2К, которая предполагала унификацию железнодорожных тарифов на территории Литвы для перевозки грузов из России, Беларуси и Казахстана в порты Клайпеда и Калининград (Редакционная..., 2013б).

Автомобильные перевозчики Литвы, Латвии, Молдовы, Польши, Украины и Беларуси предлагают цену за перевозку грузов на 10–20%, а то и на 30% ниже тарифов российских компаний. *Нетарифным барьером* на пути развития международных перевозок автомобильным транспортом является введение в 2012 г. утилизационного сбора. Он увеличивает финансовую нагрузку на автотранспортные предприятия наряду с высокими кредитными и лизинговыми процентными ставками.

Стоимость приобретенного автопоезда (тягача и полуприцепа-рефрижератора) в Литве и на Урале может отличаться на 20–25 тыс. евро, а технический сервис транспортного средства и стоимость запасных частей к нему – на 20–40%. По мнению генерального директора ООО «ЭКС Карготранссервис» (г. Краснокамск Пермского края) В. Грязнова, произведенный в России подвижной состав дороже, чем ввезенный к нам из-за рубежа.

Страны еврозоны, с которыми сотрудничают российские перевозчики, ограничивают въезд автомобилей низких экологических классов, удерживают за них повышенные до-

рожные сборы за проезд, при том что дорожные сборы и так довольно высокие.

Руководители автотранспортных предприятий Уральского региона решили ходатайствовать перед Минтрансом России о размещении в Свердловской области трех стационарных пунктов весового контроля с вводом в эксплуатацию не позднее 2015 г. При этом предлагается наделить один из них правом выдачи Единого международного сертификата взвешивания автотранспортных средств (ЕМСВТС), что позволит уральским перевозчикам сократить затраты времени нахождения в пути до 30% при движении по внутригосударственным дорогам (Ушенин, 2014).

Помимо несовершенства таможенных процедур на пути движения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать технические и технологические трудности, связанные прежде всего с необходимостью осуществлять перегруз на границе, который может занимать от нескольких часов до суток. Возможны задержки в движении грузов ввиду отсутствия подвижного состава, в том числе из-за разных требований к его техническим характеристикам. Например, при движении по территории России и СНГ длина грузового поезда может составлять около 1 км, а максимальная длина одного поезда в Польше не должна превышать 600 м. В итоге после прохождения границы с ЕС состав приходится делить на два. Есть предложение выдавать для таких поездов специальные разрешения на курсирование длинных составов по территории ЕС (Симонова, 2014б).

В целом унификация процедур обработки составов и синхронизация требований к минимальной длине контейнерного поезда таким образом, чтобы количество контейнеров в европейских и российских поездах совпадали, позволят избежать расходов на накопление партий и пересортировку грузов для выполнения требований по условной длине (Левчук, 2014). Решение этого вопроса может стать одним из пунктов «мегасделки» ЕС–ЕАЭС (Винокуров, 2014).

Важным условием формирования грузовой базы транспортных направлений (например, Север – Юг) является создание и расширение зон свободной торговли (ЗСТ). Так, ведутся переговоры о присоединении к ТС России, Казахстана и Беларуси в рамках зоны свободной торговли Индии, за ней могут последовать Турция и Сирия. С другой стороны, на наполнение МТК «Север – Юг» грузопотоками негативно влияет действующая в Иране система обязательного страхования таможенного обеспечения транзита грузов³.

Однако образование ТС может привести и к сокращению грузовой базы направления Север – Юг. Для иллюстрации этой тенденции можно привести обширную цитату из интервью Генерального директора казахстанского филиала «Мерион-Спецдежда» Н. Иващенко, который обращает внимание на то, что «...до начала работы ТС мы имели производство резиновых изделий в Индии, и оно было выгодным. Резиновые перчатки делаются из латекса, который в сыром виде довольно труден в транспортировке. С созданием ТС производство за рубежом стало более проблематичным. Для того чтобы получить сертификат союза, было необходимо заказать специальную комиссию, которая, получив специальный образец товара, проверяет его на соблюдение всех требований. После чего проверяющие выезжают на производство, где контролируется соответствие образца к определенной поставке. Мы перевели производство в свою страну и не потеряли. Введение сертификата ТС сильно повлияло на предприятия, которые находятся вне России. На мой взгляд, это сделано для того, чтобы производства, находящиеся за пределами стран – членов ТС, переехали на территорию ТС» (Машаев, 2014).

Одним из направлений инновационного развития транспортно-транзитной системы России и стран ЕАЭС является *развитие транспортного машиностроения*, основным

³ В перевозке единицы контейнерного груза доля страхования таможенного обеспечения может достигать 20%.

трендом которого стало функционирование совместных предприятий с иностранными компаниями, для которых задаются текущие и перспективные требования по степени локализации производства. Направления государственной поддержки проектов развития транспортного машиностроения включают также введение в течение определенного периода нулевой ставки таможенного обложения сборочных комплектов.

В целом можно отметить, что институционально-организационное обеспечение эффективных таможенных процедур имеет важнейшее значение как для реализации транспортно-транзитного потенциала России и стран ЕАЭС, так и для генерирования дополнительных доходов государств, хозяйствующих субъектов и населения от транзитных перевозок грузов между Европой и Азией. Ключевым моментом здесь является не снижение (обнуление) таможенных пошлин, а повышение конкурентных преимуществ (сильных сторон) транспортных направлений Восток – Запад и Север – Юг как в плане технической модернизации перевозочного процесса, так и путем создания привлекательной институциональной среды (Цветков, 2012, 2014).

Литература

- Васильев А., Резер С., Чуев А. Что нужно в первую очередь предусмотреть в законе «О перевозках транзитных грузов через территорию РФ»? // Гудок. 2013. 11 дек. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1008150&archive=2013.12.11>.
- Винокуров Е. Мегасделка двух союзов // Известия. 2014. 2 окт. URL: <http://izvestia.ru/news/577439>.
- Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше: Отраслевой обзор. Евразийский банк развития, 2009.
- Грот Л.П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было. М.: Алгоритм, 2013.
- Донцов С. Скорый груз // Гудок. 2014. 21 апр. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1142094&archive=2014.04.21>.
- Зотов А. Добро дадут быстрее // Гудок. 2013. 20 нояб. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1004776&archive=2013.11.20>.
- Канаева М. Контейнерооборот в природе и транспорте // Cargo.ru. 2011. 9 сент. URL: <http://cargo.ru/practices/788>.
- Кез С. Убрали Дозорного // Гудок. 2012. 2 июля. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=436267&year=2012&month=07&SECTION_ID=16617.
- Левчук Т. Логистике – новый уровень // Транспорт России. 2014. № 23. 5 июня. URL: <http://www.transportrussia.ru/logistika/logistike-novyyuroven.html>.
- Маркова Т. Сушей или морем // Российская газета. 2011. 10 нояб. URL: <http://www.rg.ru/2011/11/10/reg-dfo/transsib.html>.
- Машаев А. Встречают по спецодежке // Эксперт Казахстана. 2014. № 39. 22–29 сент. URL: <http://expertonline.kz/a13078/>.
- Меньшакова М. Меньше бумажек. Блиц-интервью с заместителем директора по продажам ОАО «ТрансКонтейнер» А. Подыловым // Гудок. 2012. 9 авг. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=439956&year=2012&month=08&SECTION_ID=16656.
- Можаровская А. Тяжкий груз транзита // РЖД-Партнер. 2014. 16 сент. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/tiazhkii-gruz-tranzita/>.
- Мозговой К. Скрытые резервы // Гудок. 2012. 18 окт. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=683821&archive=2012.10.18>.
- Плетнев С. Бумажные документы доживают последние годы // Гудок. 2013. 20 нояб. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1004777&archive=2013.11.20>.
- Позолотчикова Я. Сохранить и приумножить // Гудок. 2014а. 18 нояб. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1237175&archive=2014.11.18>.
- Позолотчикова Я. Электронные документы упростят перевозку грузов между странами // Гудок. 2014б. 25 июня.
- Полякова И. В условиях санкций // Транспорт России. 2014а. № 44. 30 окт. URL: <http://www>

- transportrussia.ru/transportnaya-politika/rossii-prirastat-dorogami-2.html.
- Полякова И.* Не искать готовых решений // Транспорт России. 2014б. № 44. 30 окт. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/ne-iskat-gotovyyh-resheniy.html>.
- Рахматулина Г.Г.* Основные проблемы развития сотрудничества России и Казахстана в области транспорта // ANALYTIC (Алматы). 2004. № 4. С. 32–34.
- Редакционная статья. Транзит и ныне там? // РЖД-Партнер. 2013а. 2 дек. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/tranzit-i-nyneta-m/>.
- Редакционная статья. Литовский бред про некий груз // Infranews.ru. 2013б. 18 сент. URL: <http://infranews.ru/novosti/politika/34862-litovskij-bred-pro-nekij-gruz/>.
- Редакционная статья. Новости по материалам официального сайта ФТС России. 2014. 26 дек. URL: http://www.customs.ru/ru/press/of_news/index.php?id286=34648.
- Рубцов А.* Развиваться и впредь. Интервью с первым вице-президентом ОАО «РЖД» В. Морозовым // Гудок. 2011. 19 сент. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=409882&year=2011&month=09&SECTION_ID=16234.
- Сергеенко О.* В единстве – сила // Гудок. 2014. 14 мая. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1154507&archive=2014.05.14>.
- Сивак А.* Общие интересы // Гудок. 2012. 14 февр. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=425780&year=2012&month=02&SECTION_ID=16473.
- Симонова Т.* Все пойдет по плану? // РЖД-Партнер. 2014. 19 мая. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/vse-poidet-po-planu/>.
- Симонова Т.* Доставка грузов из Китая в Европу: занять свою нишу. Интервью с первым заместителем генерального директора ООО «Международный таможенный брокер» А. Зюзиным // РЖД-Партнер. 2014а. 25 апр. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/dostavka-gruzov-iz-kitaiia-v-evropu--zaniat-svoiu-nishu/>.
- Симонова Т.* Евразийский коридор: вчера, сегодня, завтра. Интервью с главой бизнес-сегмента Восточного региона DB Schenker Rail и председателем наблюдательного совета DB Schenker Rail Polska S.A. Хансом-Георгом Вернером // РЖД-Партнер. 2014б. 9 июля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/glavnoe-dostoinstvo---ieto-skorost/>.
- Сыченко Е.* В каких портах тише // Эксперт. Украинский деловой журнал. 2011. № 8. 7 марта. URL: <http://www.expert.ua/articles/9/0/8595/>.
- Ушенин Е.* Российские грузы – российским перевозчикам // Транспорт России. 2014. № 18–19. 7 мая. URL: <http://www.transportrussia.ru/avtomobilnyy-transport/rossiyskie-gruzy-rossiyskim-perevozchikam.html>.
- Финкель К.* История Османской империи: Видение Османа: Пер. с англ. М.: АСТ, 2014.
- Холоша М.* Российский транзит под разными углами зрения // Морские порты. 2010. № 6. С. 38–44.
- Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014.
- Чистов В.* В режиме реального времени // Транспорт России. 2014. № 37. 11 сент. URL: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/v-rezhime-realnogo-vremeni.html>.
- Штаева М.* В Госдуме подвели итоги мониторинга в морских пунктах пропуска // Гудок. 2014а. 4 июня. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1174903&archive=2014.06.04>.
- Штаева М.* С целью совершенствования таможенного администрирования // Гудок. 2014б. 25 июня. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1183170&archive=2014.06.25>.
- Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A.* Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. Part I // Journal of Economics of the region. 2012. № 1. P. 100–109.
- Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A.* Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. Part II // Journal of Economics of the Region. 2012. № 2. P. 50–60.

Рукопись поступила в редакцию 21.01.2015 г.