

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЕ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАН ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА



Алексей Медков



Кобилжон Зоидов



Зафар Зоидов

Алексей Анатольевич Медков — к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований транзитной экономики Лаборатории мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 100 научных работ, в том числе 10 монографий. Специализируется в области экономики и финансов государственного сектора экономики и отраслей производственной инфраструктуры, процессов финансово-промышленной интеграции, корпоративизации и развития государственно-частных отношений в отраслях производственной инфраструктуры, прежде всего на рынке железнодорожных перевозок и в дорожном хозяйстве. Сфера научных интересов: эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитной системы в странах постсоветского пространства, процессы глобализации и интеграции мирового хозяйства, организация транспортных связей для обслуживания внешней торговли на дальние расстояния. Электронная почта: medkov71@mail.ru

Кобилжон Ходжиевич Зоидов – к.ф.-м.н., доцент, заведующий Лабораторией мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 300 научных работ, в том числе 27 монографий. Специалист в области экономико-математического моделирования, становления и развития теории трансформационного кризиса переходной экономики; моделирования циклических процессов в национальной экономике; теории методологии формирования эффективной эволюционной модели рыночной экономики в странах СНГ; макроэкономических и отраслевых проблем формирования инновационной экономики; методологии неравновесного анализа экономической системы в условиях интеграции и глобализации. Сфера научных интересов: эволюционно-институциональная организация экономики стран постсоветского пространства, циклическая динамика и структура народного хозяйства.

Электронная почта: kobiljonz@mail.ru

Зафар Кобилджонович Зоидов – научный сотрудник Лаборатории мирохозяйственных связей российского экономического пространства Института проблем рынка РАН. Является автором более 70 научных работ, в том числе трех монографий. Сфера научных интересов: социально-экономические проблемы формирования и функционирования рыночной экономики в России и других странах постсоветского пространства; экономико-математическое моделирование; проблемы становления и развития теории трансформационного кризиса переходной экономики; проблемы моделирования циклических процессов в национальной экономике; проблемы формирования эффективной модели рыночной экономики в странах СНГ; макроэкономические и отраслевые проблемы формирования инновационной экономики; проблемы неравновесного анализа экономической системы трансформационной экономики в условиях глобального финансового кризиса; проблемы повышения конкурентоспособности российского бизнеса в странах постсоветского пространства в условиях интеграции и глобальной нестабильности.

Электронная почта: zafar2608@mail.ru

Prospects of creation and regulation of a cargo base for transboundary communication lines in the territory of single economic space

Aleksey Medkov, Kobilzhon Zoidov, Zafar Zoidov

The article deals with pressing issues related to organizational and institutional regulation of state border crossing and completion of customs formalities in the course of exportation, importation and transit transportation of cargoes within Russia and in the territory of the Eurasian Economic Union (EAEU). It is established that realization of the EAEU transit potential is contingent upon efficient operation of customs bodies. The article lists technical, technological, institutional and organizational barriers hampering transboundary transportation of cargoes. It also touches upon institutional and organizational challenges which affect deployment of all necessary facilities at border crossing points, and the consequences of application of unified shipping documents and implementation of electronic data transfer forms. Special attention is paid to reviewing exemplary events and daily routines designed to minimize the time

required to complete customs formalities and reduce transaction costs associated with transboundary movement of cargoes. The authors analyze market advantages and disadvantages of key communications construction and modernization projects in Central Asia, and formulate conditions precedent to creation in specific states of transportation corridor intersections and establishment of transportation and logistical centers (hubs). It is demonstrated that, even though various countries vie for the right to become such centers, it is in their common interest to maximize utilization of the entire transportation and transit potential of the region, thereby assuring steady performance of their transit economies.

Key words: EAEU, transit, transboundary transportation, transportation potential, barriers

JEL: F15, L92, N74, N75, O18

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. Показано, что эффективное функционирование таможенных органов является необходимым условием реализации транспортно-транзитного потенциала ЕАЭС. Приведен перечень технических, технологических, институциональных и организационных барьеров трансграничных перевозок грузов. Затрагиваются институционально-организационные проблемы обустройства пограничных пунктов пропуска, последствия применения унифицированных перевозочных документов, внедрения электронных форм передачи информации. Особое внимание уделено анализу показательных акций и повседневной практики сокращения времени таможенных процедур, снижения транзакционных издержек трансграничного движения грузов. Проанализированы рыночные преимущества и недостатки основных проектов строительства и модернизации путей сообщения в Центральной Азии, выявлены предпосылки создания на территории конкретных государств мест пересечения транспортных коридоров, формирования транспортно-логистических центров (узлов). Показано, что, хотя государства конкурируют за право стать такими центрами, их общий интерес заключается в максимальном использовании всего транспортно-транзитного потенциала региона, что обеспечивает стабильность функционирования транзитной экономики.

Ключевые слова: ЕАЭС, транзит, трансграничные перевозки, транспортный потенциал.



ВВЕДЕНИЕ

Транспортно-транзитная экономика (транзитная экономика) — это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей и водных ресурсов, грузов и пассажиров, а также оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния (Цветков, Зойдов, Медков, 2014).

Использование территории страны или интеграционного образования для транзитных перевозок грузов и пассажиров является не только следствием их выгодного географического положения, но и показателем благоприятной социально-экономической ситуации, развитости техники и технологии транспортно-логистических операций, приемлемой институционально-организационной среды, включающей, прежде всего, эффективность осуществления таможенных и других контрольных операций.

Следует обратить внимание на взаимное влияние и синергетический эффект экспортно-импортных и транзитных торговли и перевозок. Обслуживание транзита должно быть связано с активным участием в мировом товарообмене. В настоящее время Россия активно включена в мировые товарообменные процессы, несмотря на все внешнеполитические и финансово-экономические сложности.

Для удобного и эффективного получения доходов от транспортно-транзитной деятельности желательна *концентрация торговой активности в ограниченных и немногочисленных местах*. Однако это требование вступает в противоречие с необходимостью расширения круга получателей таких доходов. Это обуславливает высокую роль государственных органов управления в транзитной экономике.

Взимание пошлин и получение доходов являются необходимым условием и стимулом развития транспортно-транзитной системы. Необходима разработка и функционирование *механизма генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности* в виде пошлин, сборов, подношений, доходов от посреднической деятельности и обслуживания транспортных потоков, предоставления перевозочных средств, обеспечения безопасности. Для роста благосостояния государства доходы от этой деятельности должны распределяться и перераспределяться среди широких слоев населения, преимущество в виде оплаты предоставления товаров и услуг, создаваемых на высокотехнологической основе. Однако коррумпция на границе, поборы в пути следования и даже грабежи перевозимых грузов являются неформальными способами присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности.

Снижение транспортных тарифов в глобальной экономике («смерть расстояний») уничтожает естественные заградительные барьеры в виде удаленного географического положения государства и делает затруднительным развитие внутреннего производства. Совершенствование путей сообщения и перевозочных технологий, необходимых для развития транзитной экономики, будет способствовать дальнейшему «уничтожению расстояний».

Формирование и расширение грузовой базы международных транспортных коридоров требует приложения усилий на наднациональном, государственном и корпоративном уровне по привлечению крупных грузовладельцев на пути сообщения, проходящие по терри-

тории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Главным «барьерным» местом на пути движения экспортно-импортных и транзитных потоков грузов является несовершенство таможенных процедур, сознательное создание дефицита государственных услуг при пересечении товарами границы.

Актуальные социально-экономические и институционально-организационные процессы на постсоветском пространстве характеризуются разнонаправленными тенденциями. С одной стороны, происходит создание интеграционных объединений. Речь идет не только о начале функционирования с 1 января 2015 года Евразийского экономического союза в составе России, Казахстана и Беларуси с присоединением Армении, Кыргызстана, а впоследствии, возможно, и Таджикистана. На пространстве бывшего СССР происходят и другие интеграционные процессы, прежде всего функционирование экономики стран Балтии в составе Европейского союза (ЕС), стремление Украины и Молдовы к ассоциации с ЕС. Можно по-разному относиться к политической стороне этих процессов, но для функционирования транспортных систем они имеют большое значение и вполне предсказуемые последствия.

С другой стороны, налицо процессы дезинтеграции, нарастание противоречий между государствами на постсоветском пространстве, в первую очередь связанных с военно-политическим конфликтом на юго-востоке Украины, присоединением Крыма к России, введением режима взаимных экономических санкций. Причем последствиями этого конфликта являются не только рост взаимного недоверия между непосредственными участниками конфликта, а также между Россией и развитыми странами мира, но и увеличение противоречий внутри ЕАЭС, со странами Балтии, Молдовой и другими.

Появились проблемы с пропуском через территорию Беларуси и Казахстана товаров, попавших в списки запрещенных к ввозу в Россию, что приводит к возрождению контроля на внутренних границах ЕАЭС. Не меньшую проблему представляет увеличившаяся в результате девальвации рубля ценовая привлекательность российских товаров, что побуждает, например, власти Казахстана искать механизмы защиты внутреннего рынка.

Анализируя интеграционные процессы на постсоветском пространстве, нельзя не отметить, что они идут в институционально-организационных условиях, соответствующих терминам в работе Д. Норта, Д. Уоллиса, Б. Вайнгаста (Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011), то есть не порядкам с открытым доступом, а, скорее, зрелым естественным государствам. Характерной особенностью таких систем является то, что «использование естественным государством привилегий и рент для поддержания господствующей коалиции требует ограниченного доступа, который предупреждает появление оппозиционного гражданского общества, способного повлиять на политику правительства»



(Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011). А «ограниченный доступ также означает, что новые источники ренты обычно находятся в руках правящей коалиции» (Норт, Уоллис, Вайнгаст, 2011).

В таких институционально-организационных условиях любые интеграционные процессы неизбежно будут рассматриваться различными группами элит с точки зрения возможности создания и присвоения рентных доходов. Уже есть примеры использования противоречий между нормативными актами Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и российским законодательством в области продления сроков службы железнодорожного подвижного состава, чему будет посвящено отдельное исследование. То же самое можно сказать и в отношении таможенных и других форм контроля трансграничных грузопотоков.

Борьба за контроль трансграничного движения грузов может быть отражением соперничества властных группировок, создания коалиций и поддержания относительной стабильности в естественном государстве.

В то же время, как свидетельствует история, эффективная таможенная и транспортная политика может быть основой становления и устойчивого развития высокотехнологичной экономики с возрастающей отдачей от факторов производства.

Одна из задач статьи — выявление важных институционально-организационных особенностей трансграничных перевозок грузов в условиях интеграционных процессов на постсоветском пространстве.

1. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Используемые таможенными органами технологии не позволяют оперативно досматривать груз. Погранпереходы оснащены устаревшим оборудованием, в контролирующих службах недостаточно развиты системы электронного документооборота. Наибольшую трудность для таможенного контроля представляет проверка содержимого крупногабаритных грузов — авиационных, морских и железнодорожных контейнеров. Таможенный контроль в этом случае предполагает проведение целого комплекса трудоемких и длительных разгрузочно-погрузочных работ, на что уходит в среднем по два-три часа. Расходы на проведение погрузочно-разгрузочных операций ложатся на перевозчика и, в конечном счете, на грузополучателя.

Институционально-организационные направления обустройства пограничных пунктов пропуска включают:

- разработку, использование и совершенствование механизма государственно-частного партнерства;
- определение источников финансирования и их структуры (например, введение «окрашенных налогов»);
- минимизацию нецелевого и неэффективного использования средств;
- противодействие практике создания дефицита государственных услуг;
- повышение эффективности работы контролирующих служб.

Примером использования механизма государственно-частного партнерства при обустройстве пограничных пунктов пропуска является строительство офисных помещений для контролирующих служб за счет средств государственного бюджета, сопровождающееся возведением силами коммерческих структур транспортно-логистических терминалов, созданием сервисной инфраструктуры: гостиниц, кафе, магазинов и так далее.

1.1. ПРОБЛЕМЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ И ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В настоящее время на долю железнодорожного транспорта приходится до 30–35% от всех перевозимых в России импортных грузов. Государственную границу пересекают 200 грузовых составов в сутки. Все эти поезда проходят проверку на приграничных таможенных пунктах как до их подхода к государственной границе, так и после ее пересечения.

Одним из факторов, обеспечивающих электронный документооборот при пересечении грузовых поездов границы Таможенного союза, является внедрение системы предварительного информирования таможенных органов о товарах, пересекающих таможенную границу. Предварительное информирование повышает качество контроля, поскольку позволяет более обоснованно принимать решения как при совершении таможенных операций непосредственно при пересечении границы, так и впоследствии при дальнейшем контроле.

Внедрение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза автомобильным транспортом, привело и к некоторым положительным результатам: сокращению времени, необходимого для проведения таможенными органами государственного контроля в пунктах пропуска, в среднем на 30 минут. В настоящее время оно составляет 53 минуты, включая проведение таких видов государственного контроля, как са-



нитарно-карантинный, карантинный фитосанитарный, ветеринарный и транспортный контроль.

С 1 октября 2014 года вступило в силу решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 сентября 2013 года № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом», согласно которому в отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, введено обязательное предварительное информирование. Данная процедура должна обеспечить ускоренную обработку грузов, следующих в поездах через приграничные пункты пропуска.

Безбумажная технология в форме предварительного информирования позволит сократить время на обработку грузовых составов в два раза и более — с 210 до 60–90 минут, а в зонах, где продвигаются однородные грузы, до 15 минут.

Железнодорожные перевозки грузов имеют свои особенности, например:

- в составе можно разместить большое количество контейнеров с грузами, принадлежащими разным компаниям;
- перевозчик не всегда владеет всей информацией о перевозимых грузах;
- из-за ошибки или нарушения правил владельцем одного контейнера на границе задерживают весь состав;
- пропускная способность железнодорожных погранпереходов ограничена, в том числе из-за того, что на таможенную обработку составов требуется длительное время; например, через пункт пропуска Светогорск за сутки проходят всего шесть пар поездов.

1.2. ПРИМЕНЕНИЕ УНИФИЦИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ВНЕДРЕНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ФОРМ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ О ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ТОВАРАХ: ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ АКЦИИ И ПОВСЕДНЕВНАЯ ПРАКТИКА

На железнодорожном транспорте реализуются пилотные проекты, проводятся показательные акции по сокращению времени прохождения таможенных процедур, технологических операций на железнодорожных пунктах пропуска (ЖДПП). Закрепление полученных результатов на длительный срок, как правило, обусловлено использованием услугами компаний, связанных с ОАО «РЖД»: ПАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ООО «Проектный офис ОТЛК».

По словам заместителя начальника Центра по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Ю. Сиротича, применение системы предва-

рительного информирования о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом, позволило сократить сроки перевозки контейнеров из Китая. Так, на станции Забайкальск прохождение всех процедур (как таможенных, так и технологических) при трансграничном движении ускоренного контейнерного поезда сократилось с 16–18 до 10 часов (Можаровская, 2014).

В марте 2014 года на ЖДПП Забайкальск началось проведение таможенных операций в отношении контейнерных поездов, которые курсируют из КНР в страны Евросоюза, в рамках пилотного проекта ООО «Проектный офис ОТЛК» (Россия, Казахстан и Беларусь) и DHL Global Forwarding (Германия). Время оформления первых четырех поездов по станции Забайкальск во взаимодействии с таможенным постом ЖДПП Забайкальск Читинской таможни составило от 12 часов (минимальное) до 18 часов (максимальное) (РЖД-Партнер, 2014).

С февраля 2011 года на российско-монгольском ЖДПП Наушки осуществляется добровольное предварительное информирование о перемещаемых грузах. К середине 2014 года доля предварительно задекларированных товарных партий составляла 98% (РЖД-Партнер, 2014).

В настоящее время на ЖДПП Бусловская, расположенном на границе России с Финляндией и обслуживаемом Выборгской таможней, необходимо в среднем не менее трех часов на осуществление таможенного контроля в отношении товаров, прибывающих в составе одного поезда. Значительно меньший срок прохождения грузов через этот ЖДПП в отличие от российско-китайских переходов объясняется отсутствием перегрузочных операций вследствие одинаковой ширины железнодорожной колеи в России и Финляндии. Использование предварительной информации позволит сократить время таможенного досмотра до одного часа за счет осуществления большей части проверочных мероприятий до прибытия поезда в пункт пропуска (Ермоленко, 2014).

Происходят изменения и в части действия и оформления транспортных документов. Например, подготовлен ряд изменений и дополнений, касающихся Соглашения о международных грузовых перевозках (СМГС). Новый текст соглашения позволит осуществлять международные перевозки в границах одного государства несколькими субъектами или же одному субъекту — по инфраструктуре нескольких государств. Другими словами, новая редакция соглашения обеспечит трансграничность грузоперевозок. Поправки вступили в силу 1 июля 2015 года (Ненашева, 2014).

Пропускная способность железнодорожных пунктов пропуска является одним из самых важных факторов, которые влияют на привлекательность Евразийского транспортного коридора. Однако единые железнодорожные накладные ЦИМ/СМГС, использование которых сокращает время пребывания подвижного состава на границах с трех



дней до 1,5 часа, в обоих направлениях применяются только в 26–27% случаев (Симонова, 2014).

В 2015 году планируется внедрить предварительное информирование и на других видах транспорта, в частности, на морском и воздушном. Например, с мая 2011 года эксперимент по добровольному предоставлению предварительной информации внедряется в морском порту «Восточный» на Дальнем Востоке (Чистов, 2014).

Снижению конкурентоспособности железнодорожных пунктов пропуска способствует то, что создание и функционирование автомобильных пунктов пропуска финансирует 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 сложности взаимодействия различных собственников и контрагентов, действующих на ЖДПП, актуальна проблема финансовой дискриминации железнодорожного транспорта.

Создание дефицита государственных услуг при осуществлении трансграничных перевозок грузов может происходить:

- а) по объективным причинам;
- б) сознательно в целях получения дополнительных рентных доходов;
- в) в результате неэффективной работы контролирующих служб.

Пример действия объективных факторов — передача таможенным органам России и Беларуси дополнительных контрольных функций пока не сопровождается увеличением штатов таможенных работников и их официальных доходов. Хотя сама по себе, в частности, передача функций Россельхознадзора в ведение ФТС России может как улучшить, так и затруднить трансграничное движение грузов.

С одной стороны, снимается проблема согласования работы разных контролирующих служб, запаздывания в выработке внутренних инструкций, как это происходит на пограничных пунктах пропуска с Китаем в отношении мяса и мясной продукции, что препятствует замещению экспорта из стран, попавших под действие российских санкций. С другой стороны, возникают проблемы обучения новым обязанностям, недостаточной компетентности таможенных работников, уже отмеченной необходимости увеличения штатов и доходов сотрудников, выполняющих возросший объем работ.

Коррупциогенный характер деятельности контролирующих органов заключается в проведении необоснованных таможенных досмотров, предъявлении дополнительных требований к пакету документов, корректировке таможенной стоимости и так далее, что приводит к увеличению временных затрат на проведение таможенных опера-

ций (до 5–7 суток и более) и росту финансовых затрат грузовладельцев.

Даже если дефицит государственных услуг не создается сознательно, эффективность трансграничных перевозок может снижаться в результате неспешного характера работы контролирующих служб на пограничных переходах.

Повышение эффективности трансграничных перевозок грузов требует изменения институциональной среды. По мнению директора Международного логистического клуба Г. Зубакова, «для дальнейшего совершенствования административных процедур и оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков необходимо, прежде всего, поменять целевую функцию таможи...». Помимо обеспечения бюджетных доходов, важно, чтобы «таможня была заинтересована в том, чтобы груз двигался» (Перепелица, 2014).

Генеральный директор ЗАО «Русский логистический провайдер» Р. Кисс уверен, что «вместе с предварительным информированием на железнодорожном транспорте нужно осуществлять все таможенные формальности параллельно с бизнес-процессами. Например, таможенное оформление поездов, особенно контейнерных, можно проводить пока поезд идет, допустим, до Москвы, не тратя время на границе» (Ермоленко, 2014).

Свой вклад в совершенствование институциональной среды вносит и деятельность профессиональных организаций. Так, российская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) поставила задачу сократить к 2018 году время прохождения грузовым автомобилем всех контрольных процедур в пункте пропуска до 20 минут (Международные автомобильные перевозки, 2014).



1.3. СНИЖЕНИЕ ТРАНЗАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК ПРИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ И ПРИМЕНЕНИЯ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Приведем примеры и возможные направления снижения транзакционных издержек трансграничных перевозок грузов путем применения высоких технологий.

1. Налаживание и совершенствование каналов передачи информации, прежде всего интернет-портала ФТС.
2. Разработка специального интернет-ресурса, который будет содержать необходимую информацию об организации железнодорожных перевозок через пограничные пункты пропуска, например, через ЖДПП Суйфэньхэ — Гродеково на русском и китайском языках.
3. Создание и применение на рынке ЕАЭС единой транспортно-ло-

гистической платформы, включающей IT-инфраструктуру, после начала активной работы Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), в рамках которой будут работать все ее дочерние общества.

4. Оснащение таможенных пунктов инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) на основе рентгеновских установок, позволяющими производить досмотр грузов без разгрузки автомобилей, вагонов и контейнеров.
5. Применение информационных технологий при контроле наличия разрешений (дозволов) на перевозки грузов автомобильным транспортом с использованием штрих-кода.

Важное и перспективное для упрощения трансграничных перевозок грузов направление институциональной эволюции — внедрение обезличенных форм пограничного и таможенного контроля с применением информационных технологий. Нельзя не обратить внимания на слова председателя правления АСМАП А. Николенко, что в настоящее время «можно так организовать процесс, что оформление на границе будет проходить практически без участия сотрудников пограничных и таможенных служб» (Степанов, 2014).

Необходимо подчеркнуть исключительную важность данного шага в процессе перехода от зрелого естественного государства к государству с открытым доступом, когда абсолютное большинство транзакций носит обезличенный характер. И если в развитых странах такая обезличенность достигается в процессе контактов представителей компаний и контролирующих органов, то в российских условиях надежнее их заменить IT-процессами.

Однако электронные инновации могут затруднять трансграничные перевозки для отдельных грузоотправителей. Например, заместитель генерального директора Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов и Ассоциации национальных экспедиторов Республики Казахстан С. Адамбаева указывает, что в «России есть программа ЭТРАН (электронная транспортная накладная). Это автоматизированная система подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки ОАО «РЖД» по территории России. Система разработана и сопровождается компанией «ИнтэлЛекс». Все права принадлежат ОАО «РЖД». При помощи этой программы россияне защищают свой рынок, когда, например, те же казахстанские грузоотправители по тем или иным причинам не могут зарегистрироваться в системе» (Эксперт Казахстан, 2014).

1.4. ВЛИЯНИЕ ИНСТИТУТА ТЕХНИЧЕСКИХ СТАНДАРТОВ НА ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Помимо несовершенства таможенных процедур, на пути экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать техниче-

ские и технологические трудности, связанные прежде всего с необходимостью осуществлять перегруз на границе из-за разницы в ширине железнодорожной колеи, 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, если при движении по территории России и стран СНГ длина грузового поезда может составлять около 1 км, то 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 длинных составов специальные разрешения на курсирование по территории ЕС (Симонова, 2014).

Движение ускоренных контейнерных поездов также требует соблюдения повышенных требований к техническим характеристикам подвижного состава, использования специализированных локомотивов и фитинговых платформ. Производители фитинговых платформ пока только говорят о возможности использовать выпускаемый ими подвижной состав для перевозки контейнеров со скоростью 120–140 км/ч, но на практике операторы сталкиваются с рекомендациями использовать его на более низких скоростях. По словам заместителя директора филиала ПАО «ТрансКонтейнер» на Октябрьской железной дороге Р. Веселова, «заявляемая конструкционная скорость на деле оказывается предельной, на которой постоянно эксплуатировать платформы нельзя» (РЖД-Партнер, 2015).

Технические особенности перевозок грузов с учетом неблагоприятных природно-климатических условий также требуют институционального оформления в виде дополнительных соглашений. Соглашение между ОАО «РЖД Логистика» и ООО «Чжэнчжоуский международный сухой порт развития и строительства» по организации международного контейнерного поезда Чжэнчжоу (Китай) — Гамбург (Германия) затрагивает взаимодействие в организации утепленных контейнерных перевозок для развития транспортировки продуктов питания и электронных товаров в зимний период по маршрутам Китай — Европа и Центральная Азия — Китай. По словам руководства российской компании, тарифы на предоставление платформ и перевозку грузов в рефконтейнерах будут установлены на уровне стандартных контейнеров. Ценовая разница отправки груза в утепленном поезде создается лишь за счет стоимости топлива, используемого в генераторных установках рефрижераторных контейнеров в зимний период (Симонова, 2015).

Институциональными ограничениями могут быть и являются требования к модернизации и продлению сроков службы подвижного состава. Одним из примеров такого ограничения является ситуация с продлением срока службы грузовых вагонов-автомобилевозов, принадлежащих литовской компании Arrapel — дочерней компании ГК «Аппарель» (Россия) и ее представителю на территории ЕС. В начале



2015 года Федеральной службой РФ по надзору в сфере транспорта было принято решение об исключении вагонов из подвижного состава по истечении предельно допустимого срока службы (28 лет). Поскольку Литва не входит в Таможенный союз, на вагоны будет составлено техническое условие, по которому продление их срока службы возможно только путем модернизации, а не через проведение капитального ремонта (Белоглазова, 2015).

2. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом характеризуются значительными транзакционными издержками, связанными с необходимостью получения разрешений, таможенным оформлением, заполнением накладных международного образца и прочим. Актуальная институциональная среда международных перевозок грузов автомобильным транспортом, способы ее воздействия на перевозочный процесс и основные усилия организаций, направленные на эволюцию институтов, приведены в таблице 1.

Несмотря на начало функционирования с 1 января 2015 года Евразийского экономического союза, институциональное оформление единого транспортного пространства стран-участниц просматривается слабо. Более того, возникают противоречия, связанные с отстаиванием национальных интересов отдельных государств — членов интеграционного объединения. Прежде всего речь идет о реализации транзитного потенциала международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай», проходящего по территории России и Казахстана.

Стремление правительства Казахстана в максимальной степени использовать транспортно-транзитный потенциал республики привело к выработке политики вхождения на рынок международных автоперевозок путем вытеснения с него иностранных (в том числе российских) компаний.

Составляющими элементами протекционистской политики являются:

- отмена продажи транзитных разрешений иностранным перевозчикам;
- усиление контроля проезда иностранных автотранспортных средств по территории республики;
- государственная поддержка национальных транспортных компаний.

№	Наименование института	Воздействие на перевозочный процесс	Усилия организаций в целях институциональной эволюции
1.	Институт гарантированной уплаты таможенных платежей, проблемы с использованием книжек МДП.	Повышение стоимости трансграничных перевозок грузов, проблемы с движением по территории сопредельных государств (Украина).	АСМАП, IRU, деловые ассоциации выступили за сохранение системы МДП, предстоит выбор новой гарантирующей организации.
2.	Функционирование разрешительной системы, контроль наличия разрешений («дозволов»).	Ограничение доступа иностранных автоперевозчиков на рынок транспортных услуг, периодическое возникновение недостатка «дозволов» на отдельные страны.	Усилия Минтранса РФ и АСМАП по преодолению дефицита «дозволов», ужесточение ответственности за их отсутствие.
3.	Особенности конкурсных процедур выбора перевозчиков грузов.	Вытеснение с рынка транспортных услуг российских компаний, проигрывающих в ценовой конкуренции иностранным перевозчикам.	Усилия лоббистов по законодательному закреплению паритета с иностранными конкурентами, предоставление российским компаниям приоритетного права перевозки грузов для государственных нужд.
4.	Развитие института платных дорог и платного проезда отдельных видов транспортных средств по федеральным дорогам.	Организация перевозочного процесса на рыночных началах, преодоление инфраструктурной дискриминации железнодорожного транспорта.	Жесткое противодействие со стороны организаций автоперевозчиков, лоббирование отсрочек введения, поиск обходных путей.
5.	Контроль габаритов и весовых параметров автомобилей.	Снижение эффективности автоперевозчиков за счет сокращения перегруженности автомобилей, увеличение расходов на выплату штрафов, повышение сохранности автодорог.	Усилия АСМАП по допущению незначительного перегруза с учетом особенностей транспортных средств.
6.	Институционализация отношений грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика.	Закрепление видов транспорта, маршрутов и способов оплаты транспортных услуг в договорах на поставку товаров.	Совершенствование договорной системы, практики досудебного и судебного решения споров.
7.	Внутрифирменные правила организации перевозок.	Контроль расхода топлива, отслеживание маршрутов движения, принуждение к интенсивной работе в целях сокращения времени поездки.	Усилия объединений автоперевозчиков по сокращению внешней регламентации их внутрифирменных норм.
8.	Контроль труда и отдыха водителей.	Снижение интенсивности труда водителей, повышение безопасности дорожного движения, достижение соответствия европейским нормам, развитие придорожного сервиса.	Усилия объединений автоперевозчиков по снижению стоимости тахографов, увеличению продолжительности переходного периода.

Таблица 1. Институты, их воздействие на перевозочный процесс и направления институциональной эволюции на рынке международных автотранспортных услуг



На политику Казахстана накладываются усилия государственных органов КНР по обеспечению перевозок китайских грузов в Европу китайскими же транспортными компаниями путем создания в Казахстане предприятий, работающих по системе МДП и подконтрольных китайским бизнесменам (Международные автомобильные перевозки, 2014).

В результате совместной деятельности этих сил администрация

Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР приняла решение с июля 2013 года закрыть российским перевозчикам въезд на территорию СУАР с территории Казахстана. В результате сокращения клиентской и грузовой базы многие российские транспортные компании (прежде всего из Сибири) находятся на грани банкротства.

По мнению руководителей российских компаний, решить проблему в рамках трехстороннего соглашения Китай — Казахстан — Россия вряд ли возможно, поскольку Китай не предоставляет права осуществления транзитных перевозок по своей территории никому из иностранных транспортников (Трунаев, 2014).

3. ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЕ СИСТЕМЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Развитие транзитной экономики в странах Центральной Азии предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирования спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций. При этом упор должен быть сделан на формирование предложения услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, который может составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам.

Кроме того, именно железнодорожный транспорт обслуживает большую часть экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в наиболее развитых государствах Центральной Азии. Так, в Узбекистане по состоянию на 2014 год свыше 60% грузовых (в том числе 80% экспортно-импортных) и более 75% пассажирских перевозок осуществлялось железнодорожным транспортом (Podrobno.uz, 2014).

Основными действующими, потенциальными и проектируемыми транспортными коммуникациями, проходящими по территории стран Центральной Азии, являются:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) и автомобильная трасса Европа — Западный Китай;
- Международный транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (МТК ТРАСЕКА);
- центральный маршрут Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ);
- железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан;

- несколько маршрутов (ветвей) МТК «Север — Юг»;
- другие инфраструктурные проекты развития транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии.

3.1. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТОВ (ВЕТВЕЙ) МТК «СЕВЕР — ЮГ», ПРОХОДЯЩИХ ПО ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВ ЮЖНОГО КАВКАЗА И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Развитие транспортных коммуникаций на Южном Кавказе и в Центральной Азии необходимо для полной реализации проекта создания международного транспортного коридора «Север — Юг» протяженностью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга (Россия) до порта Бендер-Аббас (Иран) в Персидском заливе. Для транспортировки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом по коридору возможны четыре варианта маршрута с использованием различных видов транспорта:

- **западная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение по линии Астрахань — Махачкала — Самур через территорию Азербайджана с выходом на Иран) — строится;
- **восточная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение через территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Теджен — Серахс) — действует;
- **новая восточная ветвь коридора** (прямое железнодорожное сообщение по маршруту Узень (Казахстан) — Кызылкая — Берекет — Этрек (Туркменистан) — Горган (Иран)) — линия открыта в декабре 2014 года;
- **транскаспийский железнодорожно-водный маршрут** (маршрут по Каспийскому морю через российские порты Астрахань, Оля, Махачкала в порты Ирана) — действует;
- **новая западная ветвь транспортного коридора** (маршрут с использованием проектируемой железной дороги Иран — Армения и далее через Грузию, Абхазию по берегу Черного моря в Россию) — перспективы реализации сомнительны.

Конкурентные преимущества (сильные стороны) и проблемы функционирования (слабые стороны) этих направлений представлены в таблице 2.

Восточная ветвь коридора. В настоящее время перевозки осуществляются по восточной ветви коридора «Север — Юг» через Казахстан и другие страны Центральной Азии с использованием пограничного перехода Теджен — Серахс. Так, в октябре 2011 года был выполнен демонстрационный рейс контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас — Алматы. Расстояние в 3756 км поезд преодолел примерно за 150 часов.



Таблица 2. Сильные и слабые стороны маршрутов (ветвей) МТК «Север — Юг» на территории Южного Кавказа и Центральной Азии

№	Маршрут коридора	Сильные стороны	Слабые стороны
1.	Западная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Наименьшая протяженность по сравнению с другими маршрутами, относительно равнинный рельеф местности. 2. Готовность Азербайджана и России совместными усилиями реконструировать существующий автомобильный мост через пограничную реку Самур и построить новый автомобильный и железнодорожный мост. 3. Совершенствование технологии функционирования межгосударственного железнодорожного перехода Самур — Ялама. 4. Перспективы реализации проекта строительства железной дороги Казвин — Решт — Астара в Иране преимущественно за счет последнего. 5. Функционирование СЭЗ «Энзели» в Иране, строительство порта Каспиан. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Нестабильная политическая обстановка в регионе, угрозы безопасности функционирования маршрута. 2. Зависимость от строительства железной дороги Решт — Астара (иранская) — Астара (азербайджанская). 3. Необходимость модернизации путевого хозяйства на участке Ялама (граница с Россией) — Астара (граница с Ираном) протяженностью 530 км. 4. Необходимость строительства ЖДПП на границе Азербайджана и Ирана и перегрузочного пункта на ст. Астара (азербайджанская).
2.	Транскаспийский железнодорожно-водный маршрут	<ol style="list-style-type: none"> 1. Относительная дешевизна перевозки единицы грузов водным транспортом. 2. Отсутствие дополнительных транзитеров и участников перевозочного процесса, удорожающих стоимость транспортировки. 3. Относительная политическая стабильность. 4. Стимулирование развития Астраханской области как приграничного региона, расширения экспортно-импортных операций региона с Ираном и другими государствами. 5. Возможность создания международных судоходных компаний, участия Ирана в строительстве портов. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Неравномерность и недостаточный объем существующего транзитного грузопотока. 2. Отставание в развитии Астраханского транспортного узла. 3. Природно-климатические и организационно-институциональные проблемы судоходства по Каспийскому морю.
3.	Восточная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Реальное функционирование маршрута. 2. Выполнение (в октябре 2011 года) демонстрационного рейса контейнерного поезда по маршруту Бендер-Аббас — Алматы. 3. Маршрут Бусловская (граница с Финляндией) — Аксарайская (граница с Казахстаном) входит в перечень приоритетных для ЕАЭС железнодорожных маршрутов. 4. Функционирование СЭЗ «Серахс» в Иране. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Большая протяженность, сложный рельеф прохождения маршрута. 2. Необходимость преодоления границ России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Ирана. 3. Низкая пропускная и провозная способность железной дороги.
4.	Новая восточная ветвь коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Относительно стабильная политическая ситуация. 2. Финансирование строительства железной дороги странами, через территорию которых проходит маршрут. 3. Применение на казахстанском участке дороги инновационных технологий управления движением поездов. 4. Развитие контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане. 5. Отсутствие необходимости осуществления нового строительства в Иране для соединения с иранской сетью железных дорог. 6. Перспективы строительства железной дороги Горган — Инче-Барун, которая позволит обеспечить выход странам ЦА к Персидскому заливу. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Задержки в реализации проекта. 2. Расторжение осенью 2012 года руководством Туркменистана контракта на строительство участка Берекет — Этрек с иранской компанией Pars Energy, необходимо строить дорогу самостоятельно. 3. Сложная экономическая ситуация в Исламской Республике Иран, ставящая под вопрос наполнение нового маршрута грузовыми потоками.

№	Маршрут коридора	Сильные стороны	Слабые стороны
5.	Новая западная ветвь транспортного коридора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Решение проблемы транспортной изоляции Армении. 2. Формирование инфраструктурной основы интеграции Армении в ЕАЭС. 3. Формирование дополнительной грузовой базы коридора. 4. Стимулирование развития ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», находящегося в концессии у ОАО «РЖД». 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая стоимость проекта, связанная со сложными горно-климатическими условиями. 2. Сложности в привлечении финансовых ресурсов. 3. Минимальный объем товарооборота между Арменией и Ираном. 4. Необходимость привлечения грузов из Грузии, Пакистана, Индии, стран Европы и стран ЕАЭС. 5. Необходимость использовать маршрут через Грузию и Абхазию. 6. Незаинтересованность США и ЕС в улучшении транспортных возможностей Ирана.

Организация транзитных поставок по коридору «Север — Юг» через свободную экономическую зону (СЭЗ) «Серахс» рассматривается как общенациональный проект развития Ирана. Продвижение транспортной инфраструктуры СЭЗ позволяет превратить ее в центр международных транзитных перевозок, особенно после строительства железной дороги Чабахар — Захедан — Мешхед — Серахс, по которой планируется перевозить прежде всего зерно.

Новая восточная ветвь коридора. Маршрут образовался после завершения в 2014 году строительства железной дороги Узень (Казахстан) — Кызылкая — Берекет — Этрек (Туркменистан) — Горган (Иран) протяженностью свыше 670 км. Перспективный объем перевозок составляет 8–10 млн тонн грузов в год. В частности, по новой восточной ветви коридора казахстанская нефть, зерно и нефтепродукты будут перевозиться в регион Персидского залива.

Железная дорога оснащена с применением инновационных технологий иностранного производства, например, системой интервального регулирования движения поездов на базе радиоканала СИРДП-Е производства ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)». Казахстанский участок трассы протяженностью 135 км стал первой железнодорожной линией на постсоветском пространстве, на которой управление движением поездов осуществляется по радиоканалу, а движение локомотивов находится под полным контролем бортовых систем безопасности. Это позволяет полностью отказаться от напольного оборудования на перегонах, повысить пропускную способность линии, сократить эксплуатационные расходы, энерго- и ресурсопотребление, а также износ пути и подвижного состава (Алешина, 2014).

Конкурентными преимуществами новой ветви МТК «Север — Юг», пролегающей через территорию Казахстана, является то, что в этой стране активно развиваются передовые перевозочные технологии, прежде всего организация курсирования ускоренных контейнерных



поездов. Применяя благоприятный налоговый режим, Казахстан осуществляет значительные инвестиции в создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в крупных городах страны. ТЛЦ в Шымкенте будет ориентирован на Узбекистан и Кыргызстан, а Актауский ТЛЦ — на Азербайджан, Грузию и Иран (Алешина, 2014). С другой стороны, работы по расширению морского порта Актау повышают конкурентные преимущества транскаспийского морского маршрута.

Анализ конкурентных преимуществ и недостатков различных маршрутов позволяет сделать вывод: новая восточная ветвь транспортного коридора «Север — Юг» является наиболее коммерчески привлекательным направлением транспортировки грузов. Использование этого направления будет способствовать укреплению инфраструктурной основы взаимодействия хозяйственных систем России и Казахстана, привлечению к интеграционным процессам успешно развивающегося Туркменистана.

Перспективы наполнения грузовой базой коридора «Север — Юг» зависят от:

1. Потребности в формировании дополнительных путей сообщения для обслуживания транзитных перевозок грузов по маршруту Азия — Европа.
2. Экономического развития и политических амбиций стран, расположенных к югу от границ России и ЕАЭС: Турции, Ирана, Индии, Пакистана, Афганистана, Сирии и др.
3. Экономического развития и расширения внешней торговли стран Северной Европы, прежде всего Норвегии, Финляндии, Швеции, а также Германии.
4. Формирования грузовой базы по маршруту коридора на постсоветском пространстве, прежде всего в странах Центральной Азии.
5. Развития интермодальных перевозок, эффективных перегрузочных технологий в портах, транспортно-логистических центрах и на пограничных переходах.
6. Эффективного преодоления разницы в природно-климатических условиях на севере и юге маршрута, сезонных колебаний объемов перевозок и других факторов.

Наполнению коридора грузовыми потоками будет способствовать развитие интеграционных процессов, расширение состава как полноправных участников будущего ЕАЭС, так и стран, тесно с ним взаимодействующих. Так, в настоящее время Индия, имеющая партнерские отношения с Россией в рамках неформального объединения БРИКС, ведет переговоры о создании зоны свободной торговли (ЗСТ) со странами — участницами Таможенного союза, в том числе и с будущими его членами. Создание ЗСТ предоставило бы возможность беспешинной торговли Индии со всеми странами ТС, расширило рынок сбыта индийской продукции. В 2013 году на совещании глав ЕврАзЭС

президенты России и Казахстана В. Путин и Н. Назарбаев сообщили, что к ТС в рамках зоны свободной торговли кроме Индии могут присоединиться Турция и Сирия (Эксперт Казахстан, 2014).

При этом надо учитывать, что экономика Индии находится в неудовлетворительном состоянии, обременена проблемами бедности, коррупции, недостатка инвестиций. В Сирии продолжается острая фаза военно-политического конфликта. Более динамично развивающаяся Турция сама претендует на роль регионального транспортно-распределительного центра, увеличение товарооборота с этой страной будет способствовать прежде всего росту объемов перевозок автомобильным транспортом.

В странах Центральной Азии проводится работа по закупке и организации производства железнодорожного подвижного состава совместно с ведущими мировыми компаниями транспортного машиностроения: Alstom (Франция), Siemens (Германия), General Electric (США), китайскими компаниями и производителями из Южной Кореи.

В Казахстане активно развивается транспортное машиностроение с привлечением ведущих мировых производителей подвижного состава, что формирует предпосылки для взаимной увязки расширения этих производств и привлечения дополнительных грузопотоков на транспортные коммуникации республики, особенно в случае недостижения локализации производства на уровне 70%.

Например, тепловозы ТЭЗЗ А серии Evolution производятся в Астане на локомотивосборочном заводе АО «Локомотив курастыру зауыты» — дочернем обществе АО «КТЖ» по лицензии компании General Electric (США). В конце 2012 года завод также начал выпуск новых грузовых двухсекционных локомотивов KZ8A и пассажирских электровозов KZ4A. Грузовой электровоз KZ8A создан при участии французской компании Alstom Transport и российского ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) и способен тянуть составы весом до 9 тыс. тонн со скоростью 120 км/ч.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» активно обновляет локомотивный парк путем приобретения электровозов серии O'ZEL, разработанных японской компанией Toshiba, произведенных в Китае согласно техническим требованиям, представленным узбекскими специалистами. Закупки нового подвижного состава целесообразно увязывать с привлечением дополнительной грузовой базы на пути сообщения, проходящие по территории Узбекистана и других стран Центральной Азии*.

* Причем увеличение грузовой базы может быть увязано не только с размещением предприятий транспортного машиностроения и закупками железнодорожного подвижного состава. Характерно, что в 2013 году в Ташкенте были подписаны учредительные документы по созданию узбекско-китайского совместного предприятия, которое будет специализироваться на выпуске экскаваторов. С узбекской стороны в СП вошла ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», а с китайской — компания XCMG, которая является крупнейшим в Китае предприятием по разработке, изготовлению строительной техники, а также ведущим экспортером строительных машин.



3.2. ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ ТАДЖИКИСТАНА

Перспектива включения в ЕАЭС Таджикистана делает актуальным рассмотрение транспортно-транзитной системы республики. В годы существования СССР столицу Таджикистана Душанбе и город Курган-Тюбе соединяла железная дорога через Узбекистан протяженностью 469 км, участок которой (Амузанг — Курган-Тюбе) был закрыт соседней республикой в 2011 году.

В связи с этим объем транзитных перевозок по таджикской железной дороге в 2013 году составил чуть более 1.9 млн тонн, что на 1.6 млн тонн меньше объема 2012 года и на 7.1 млн тонн меньше показателя 2009 года (Азия-Плюс, 2014).

В настоящее время основным направлением развития транспортных коммуникаций Таджикистана является строительство участка Вахдат — Яван (протяженностью 46.3 км) железной дороги Душанбе — Курган-Тюбе. Значение железной дороги Вахдат — Яван состоит:

- в разрушении транспортной блокады Южного Таджикистана;
- в подключении ресурсов и продукции южной части республики к экспорту в более значительных масштабах;
- в подготовке к соединению с железными дорогами Афганистана, Туркменистана и Ирана (Верхотуров, 2015).

Предполагается, что строительство железной дороги Душанбе — Вахдат — Курган-Тюбе будет завершено в 2016 году. В будущем планируется наладить железнодорожное сообщение между центральной и северной частями Таджикистана.

В декабре 2014 года в Душанбе подписан документ, согласно которому Иран и Китай (город Кашган) будут связаны железной дорогой через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан. Тогда же Азиатский банк развития принял решение о выделении \$9 млн на разработку ТЭО проекта, предусматривающего выбор одного из двух вариантов маршрутов прохождения трассы, а также строительство моста через Амударью. Строительство магистрали также будет вестись за счет иностранных заимствований.

Кроме того, предусмотрено строительство железнодорожной линии Колхозабад — Нижний Пяндж — Кундуз. Маршрут транснациональной железнодорожной магистрали Таджикистан — Афганистан — Туркменистан (ТАТ), соединяющей Таджикистан с другими странами, проложен в обход Узбекистана. Ранее руководство ГУП «ТЖД» пыталось отказаться от маршрута Келиф (Туркменистан) — Шерхан-Бандар (торговый порт в провинции Кундуз, на границе Афганистана с Таджикистаном) и настаивало на направлении Келиф — Хошади (Таджикистан, Шаартузский район Хатлонской области) (Азия-Плюс, 2015).



Рисунок 1. Железные дороги юга Республики Таджикистан (по состоянию на 1997 год)

Источник: Д. Зиновьев, 2002.

Строительство новых транспортных коммуникаций является эффективным способом «перехвата» грузопотоков, направляющихся по альтернативным маршрутам. Примером может служить разработанный в рамках Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) проект железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан, которая должна связать северную и южную часть Кыргызстана в обход Узбекистана, а в дальнейшем продлена в сторону Афганистана, Пакистана и Ирана до Персидского залива.

28 мая 2013 года на встрече руководителей государств — участников ОДКБ в Бишкеке президентами было поручено железнодорожным администрациям России, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана

совместно изучить проект этой транспортной коммуникации и проработать конкретные предложения по его реализации.

Строительство железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан (направление «Север — Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан (направление «Восток — Запад»).

Строительство железной дороги Таджикистан — Кыргызстан — Казахстан — Россия позволит создать новую транспортную артерию в рамках системы коллективной безопасности, а также даст возможность выхода на рынки многих стран азиатского региона. Предложенный российской стороной проект по строительству железной дороги может стать продолжением проекта по строительству железной дороги Таджикистан — Афганистан — Туркменистан.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Транзитная экономика — это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска энергии, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной транспортировке энергии, перевозке грузов и пассажиров составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.
2. Развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала России и других государств — участников ЕАЭС могут и должны стать весомыми источниками доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации и институционально-организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений.
3. Новая модель формирования высокотехнологичного транспортного комплекса в странах ЕАЭС требует проведения следующих мероприятий по совершенствованию организационно-правового поля перевозочного процесса железнодорожным транспортом:
 - **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).
 - **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.

- **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.
- **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 транспортное право. В ноябре 2012 года 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.
- **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.
- **Проведение единого совместного контроля**, результаты которого будут признаваться всеми странами — участницами транспортной цепочки в целях недопущения дублирования контрольных процедур.
- **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» (Самохина, Калмыкова, 2011).
- **Разработка межграничного графика** с учетом и путем согласования объемов движения, серий локомотивов, максимальных скоростей, веса и длины поездов.
- **Разработка порядка расчетов за выполненную транспортную работу на железных дорогах разных государств.**

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



4. Техническое оборудование пограничных переходов осуществляет Федеральное государственное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» (Росгранстрой). Развитие погранпереходов осуществляется путем их включения в перечень пунктов, подлежащих обустройству в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2012–2017 годы)».
5. На работу погранпереходов 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 году полномочий по транспортному, ветеринарному и фитосанитарному контролю. Неготовность таможни накладывает 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.
6. При 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.
7. *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 является задержка грузов в морских портах и на сухопутных пограничных переходах северо-запада России вследствие затянутой и сложной процедуры их таможенного оформления. Исследователь 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 году, следует по маршруту Таллин/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 Черным и Балтийским 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.

8. 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.
9. *Важным условием формирования грузовой базы транспортных направлений (например, «Север — Юг») является создание и расширение зон свободной торговли.* 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 грузов*. Однако образование ТС может приводить и к сокращению грузовой базы направления «Север — Юг».
10. Одним из направлений инновационного развития транспортно-транзитной системы России и стран ЕАЭС является *развитие транспортного машиностроения*, основным трендом которого стало функционирование совместных с иностранными компаниями предприятий, для которых задаются текущие и перспективные требования по степени локализации производства. Направления

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



государственной поддержки проектов развития транспортного машиностроения включают и введение в течение определенного периода нулевой ставки таможенного обложения сборочных комплектов.

11. Важнейшим направлением институциональной эволюции в целях упрощения трансграничных перевозок грузов является внедрение *обезличенных форм пограничного и таможенного контроля с применением информационных технологий*.
12. Наблюдаемые в России признаки естественного государства обуславливают высокое значение в международных перевозках *крупных транспортных компаний*, тесно связанных с государством, таких как: ОАО «РЖД», ПАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ОТЛК и других. Представляется, что на данном этапе именно такие компании могут составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам при перевозках грузов по маршруту Азия — Европа. Вполне возможно, что для более полной реализации транспортно-транзитного потенциала России и стран ЕАЭС потребуются создание еще более крупной компании с государственным участием.
13. Эффективным способом снижения транзакционных и трансформационных издержек перевозочного процесса является *приобретение (создание) дочерних компаний в странах ЕС и других государствах*. Примером такой деятельности является приобретение ОАО «РЖД» французской логистической группы Gefco, а также интерес ПАО «ТрансКонтейнер» к зарубежным транспортно-логистическим активам.
14. Преодоление разницы в ширине железнодорожной колеи и соблюдение требований к техническим характеристикам железнодорожных составов обуславливают необходимость заключения дополнительных соглашений, то есть приводят к повышению транзакционных издержек движения грузов в международном сообщении. В транспортном сообщении между странами ЕАЭС и ЕС необходимо стремиться к *унификации процедур обработки составов и синхронизации требований к минимальной длине контейнерного поезда* таким образом, чтобы количество контейнеров в европейских и российских поездах совпадало. Это позволит избежать расходов на накопление партий и пересортировку грузов для выполнения требований по условной длине (Левчук, 2014). Решение данного вопроса может стать одним из пунктов «мегасделки» ЕС — ЕАЭС (Винокуров, 2014).
15. Интересен и показателен китайский подход к институту *государственного субсидирования трансграничных перевозок грузов железнодорожным транспортом*. Например, развитие перевозок через ЖДПП Гродеково — Суйфэньхэ происходит при активном участии китайских железных дорог и грузоотправителей, а также мэрии города Суйфэньхэ. Власти Китая готовы стимулиро-

вать транзитные отправки по международному транспортному коридору «Приморье-1» за счет налоговых льгот и других преференций. Кроме того, правительство КНР субсидирует для своих грузоотправителей железнодорожные перевозки по маршруту Чжэнчжоу — Достык — Брест — Гамбург, в организации которых принимает участие российское ОАО «РЖД-Логистика» (Симонова, 2015).

16. Наиболее действенным способом повышения эффективности трансграничных перевозок грузов является *одновременное осуществление технических и институциональных инноваций*. Здесь также следует учитывать опыт Китая, государственные и коммерческие организации которого активно инвестируют средства в обновление транспортной инфраструктуры в других странах. Так, в январе 2015 года был подписан трехсторонний план сотрудничества государственных органов Сербии и Венгрии с Национальной комиссией по развитию и реформам КНР (NDRС), который предусматривает разработку технико-экономического обоснования строительства и модернизации железной дороги Белград — Будапешт. Модернизация этой магистрали, которая будет использоваться как для пассажирского, так и для грузового движения, позволит улучшить сообщение между Китаем и ЕС и увеличить объемы перевозимых грузов. КНР также планирует создать инвестиционный фонд объемом \$3 млрд для стран Центральной и Восточной Европы (Сотников, 2015).

Нельзя не отметить, что ОАО «РЖД» также активно участвует в обновлении железнодорожной инфраструктуры в ряде государств Центральной и Восточной Европы, а также в странах Азии.

17. Совершенствование институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов особенно актуально в *условиях сокращения расходов государственного бюджета России* под влиянием кризисных явлений в экономике. Так, в опубликованном Минтрансом России проекте постановления «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» в 2015–2018 годах предлагается уменьшить объем государственного финансирования программы «Мероприятия по комплексному развитию международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — до границы с Республикой Казахстан)». Решение объясняется сохраняющейся неопределенностью с маршрутом прохождения коридора (Белоглазова, 2015).
18. В области институционального оформления рынка перевозок грузов автомобильным транспортом действуют две противоположные тенденции. Развитию рыночных отношений будет способствовать *организация биржи автотранспортных услуг в международном сообщении* или применение биржевых прин-



ципов при выборе перевозчика. Но для эффективной работы этого института требуется выравнивание конкурентных позиций российских и иностранных компаний.

С другой стороны, государственная поддержка национальных предпринимателей требует *выработки механизма, обеспечивающего паритет российских и иностранных перевозчиков*, хотя бы в области транспортировки грузов для государственных нужд и с привлечением кредитных ресурсов банков с государственным участием. Представляется, что первым шагом на пути совершенствования институциональной среды международных автоперевозок должна стать ликвидация всех неформальных (теневых) отношений в этой сфере.

19. В целом можно отметить, что институционально-организационное обеспечение эффективных трансграничных (прежде всего 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.
20. Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что механизмы функционирования естественного государства дают возможность генерировать и присваивать доходы (ренту) от оказания услуг по трансграничным (в том числе транзитным) перевозкам грузов. Вполне вероятно, что в ближайшей перспективе необходимо в еще большей степени использовать конкурентные преимущества крупных транспортных компаний, созданных при участии государства и тесно связанных с находящимися у власти группировками элит. Но по мере развития экономики и перехода к системам с открытым доступом вопросы собственности, размеров и бизнес-стратегий участников перевозочного процесса должны определяться преимущественно рыночными сигналами.
21. Развитие транзитной экономики в странах Центральной Азии предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирование спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций. При этом упор должен быть сделан на формирование предложения услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, который может составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам.

22. Несмотря на то, что государства Центральной Азии конкурируют за право стать точками пересечения транспортных коридоров, формирование транспортно-логистических центров (узлов) на своей территории, их общий интерес заключается в том, чтобы в максимальной степени использовать весь транспортно-транзитный потенциал региона. В этом и заключается залог стабильности функционирования транзитной экономики.
23. Основным направлением повышения конкурентных преимуществ Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали является создание и расширение деятельности Объединенной транспортно-логистической компании, учрежденной хозяйствующими субъектами России, Казахстана и Беларуси, — потенциально крупнейшего оператора на рынке контейнерных перевозок по направлению Азия — Европа.
24. Повышение транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии требует особого внимания к развитию международного транспортного коридора «Север — Юг», что обусловлено целым рядом обстоятельств, включая возможное снятие экономических санкций с Ирана, присоединение Индии к зоне свободной торговли со странами — участницами Евразийского экономического союза, присоединение к ЕАЭС Кыргызстана, а впоследствии и Таджикистана. На основе сравнения конкурентных преимуществ и недостатков разных маршрутов транспортировки грузов по МТК «Север — Юг» сделан вывод о предпочтительности использования его новой восточной ветви Узень (Казахстан) — Горган (Иран) через территорию Туркменистана.

При перевозках грузов из стран Индийского океана и Персидского залива через Иран, Туркменистан, Казахстан, Россию в страны Северной и Восточной Европы этот маршрут в три раза короче, чем путь через Суэцкий канал. Кроме того, путь на 600 км короче, чем действующий сегодня маршрут Бейнеу — Дашогуз — Туркменабад — Теджен — Серахс — Мешхед. По экспертным оценкам, перспективный грузопоток по этому коридору оценивается в 35–40 млн тонн в год, при этом только контейнерный транзит — в 10–20 млн тонн.

25. Предполагается, что основой грузовой базы маршрута станут нефть и нефтепродукты. Например, из Туркменистана могут вывозиться продукты нефтепереработки, химической промышленности и стройиндустрии, плодоовощная продукция. Функционирование железной дороги придаст дополнительный импульс операциям «нефтяного обмена», которые осуществляются между Ираном, с одной стороны, и Россией, Казахстаном и Туркменистаном — с другой. Суть «нефтяного обмена» (oil swap deal) заключается в том, что в обмен на «легкую» каспийскую нефть Иран отгружает свою «тяжелую» с терминалов в Персидском заливе в аналогичном весовом эквиваленте.

Из Казахстана могут перевозиться в регион Персидского залива



нефть, нефтепродукты и зерно. В Казахстане ежегодно производится около 13 млн тонн зерновых, при этом внутреннее потребление составляет около 6 млн тонн. По железной дороге Узень — Горган планируется осуществлять экспортные и транзитные перевозки зерновых во внутренние районы Ирана и порты Персидского залива, страны Ближнего Востока и Турцию в объеме до 2 млн тонн в год. По оценкам аналитиков, емкость зернового рынка Ближнего Востока составляет около 23 млн тонн в год, а Ирана — до 7.5 млн тонн пшеницы в год.

В свою очередь Казахстан нуждается во многих иранских товарах, например, в молочных продуктах, мясе птицы, фруктах и овощах, изделиях народных промыслов, лекарственных травах и прочем (Igan, 2014). Сокращение транспортных расходов позволит индийским компаниям, занимающимся производством химических удобрений, закупать в Казахстане фосфаты.

26. Можно выделить следующие группы российских товаров, на которые имеется потенциально высокий спрос на иранском рынке и которые могли бы привести к росту грузовой базы новой восточной ветви МТК «Север — Юг»:

- стальная продукция, объемы поставок которой необходимо довести до уровня 2011 года (\$2.54 млрд по сравнению с \$863.2 млн в 2013 году);
- оборудование для угольной промышленности Ирана и продукция тяжелого машиностроения для оснащения вновь создаваемых и модернизируемых предприятий иранской горно-металлургической отрасли;
- оборудование для железнодорожного строительства, выполняемого в том числе с участием российских компаний, а также рельсы, магистральные и маневровые локомотивы, вагоны и другая железнодорожная техника;
- продукция российского гражданского авиастроения, аэродромное оборудование, комплектующие для предприятий по лицензионной сборке и запасные части для центра технического обслуживания поставленной авиационной техники (Николаев, 2014).

27. Строительство железной дороги Россия — Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан (направление «Север — Юг») может способствовать перенаправлению (на территории Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан (направление «Восток — Запад»).

28. Увеличение грузовой базы евро-азиатских путей сообщения, проходящих по территории стран Центральной Азии, должно идти по следующим направлениям.

- Выработка и реализация эффективных государственной политики и бизнес-стратегий транспортных компаний, направленных на «перехват» части грузовой базы на маршруте Азия — Европа

в условиях жесткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами.

- «Перехват» грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории стран Центральной Азии. Такой «перехват» осуществляется в местах образования «транспортного креста» — пересечения коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг».
 - Взаимная увязка (в ходе многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран Центральной Азии и привлечения на евроазиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США).
29. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств Центральной Азии является условием и следствием устойчивого инновационно-инвестиционного развития их экономик: роста выпуска высокотехнологичной продукции, освоения передовых перевозочных технологий, повышения связанности внутреннего пространства.

ЛИТЕРАТУРА

Азия-Плюс (2014) Глава ТЖД: Снижение объемов грузоперевозок связано с барьерами, создаваемыми Узбекистаном. 29 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/glava-tzhd-snizhenie-obemov-gruzoperevozok-svyazanos-barerami-sozdavaemymi-uzbekistanom>.

Азия-Плюс (2015) Загадки «Таджикской железной дороги». 16 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/zagadki-tadzhikskoi-zheleznoi-dorogi>.

Алешина Е. (2014) Радиоблокировка в действии. *Гудок*. 14 мая. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1154518&archive=2014.05.14>.

Белоглазова Д. (2015) Средства из федерального бюджета заново распределили в госпрограмме. *Гудок*. 04 февраля. № 17. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253053&archive=2015.02.04>

Белоглазова Д. (2015) Отставка после разгрузки. *Гудок*. 04 февраля. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253058&archive=2015.02.04>

Верхотуров Д. (2015) Вахдат — Яван: участок дороги в большой мир. *Азия-Плюс*. 29 января. Доступно на: <http://news.tj/ru/news/vakhdat-yavan-uchastok-dorogi-v-bolshoi-mir>.

Винокуров Е. (2014) Мегаделка двух союзов. *Известия*. 2 октября. Доступно на: <http://izvestia.ru/news/577439>

Еренкова О. (2015) Грузоперевозчикам нужна протекция на китайском направлении. *АТИ-медиа*. 24 марта. Доступно на: <http://ati.su/Media/Article.aspx?HeadingID=1&ID=4318>

Ермоленко М. (2014) Таможня готовится к предварительному информированию на ж/д транспорте. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhnia-gotovitsia-k-predvaritelnomu-informirovaniu-na-zh-d-transporte/>



Ермоленко М. (2014) Оптимизация таможенных процедур на ж/д транспорте должна осуществляться в комплексе. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/optimizatsiia-tamozhennykh-protsedur-na-zh-d-transporte-dolzhna-osushchestvliat'sia-v-komplekse/>.

Канаева М. (2011) *Контейнерооборот в природе и транспорте*. 09 февраля. Доступно на: <http://cargo.ru/practices/788>.

Левчук Т. (2014) Логистике — новый уровень. *Транспорт России*. № 23, 5 июня. Доступно на: <http://www.transportrussia.ru/logistika/logistike-novyy-uroven.html>

Международные автомобильные перевозки (2014) *Вместе для лучшего будущего*. № 3. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Можаровская А. (2014) Предварительное информирование позволило сократить время перевозки контейнеров из Китая. *РЖД-Партнер*. 30 сентября. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/predvaritelnoe-informirovanie-pozvolilo-sokratit-vremia-perevozki-konteinerov-iz-kitaia/>

Мозговой К. (2015) СМГС обеспечит. *Гудок*. № 27. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255418&archive=2015.02.18>

[/predvaritelnoe-informirovanie-pozvolilo-sokratit-vremia-perevozki-konteinerov-iz-kitaia/](http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255418&archive=2015.02.18)

Ненашева Ю. (2014) Накладные ЦИМ сокращают время таможенного оформления на границе — DB Schenker. *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/nakladnye-tsim-sokrashchaiut-vremia-tamozhennogo-oformleniia-na-granitse---db-schenker/>

Николаев И. (2014) Россия — Иран: Проблемы экономического диалога. *Портал Iran.ru*. 04 февраля. Доступно на: http://www.invissin.ru/publications/russia_iran_problems_of_economic_dialogue/

Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст Б. (2011) *Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества*. Москва: Издательство Института Гайдара. С. 480.

Перепелица О. (2014) Для оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков необходимо поменять целевую функцию таможни, *РЖД-Партнер*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/dlia-optimizatsii-dvizheniia-vneshnetorgovykh-gruzopotokov-neobkhodimo-pomeniat-tselevuiu-funktsiiu/>.

РЖД-Партнер (2014а) *Через ЖДПП Забайкальск Читинской таможни началось движение контейнерных поездов по направлению Китай — Европа*. 23 апреля. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/cherez-zhdpp-zabaikalsk-chitinskoi-tamozhni-nachalosdvizhenie-konteinernykh-poezdov-po-napravleni/>

РЖД-Партнер (2014б) *Таможенники Бурятии приняли участие в совещании железнодорожников России и Монголии*. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhenniki-buriatii-priniali-uchastie-v-soveshchaniizheleznodorozhnikov-rossii-i-mongolii/>

РЖД-Партнер (2015) *Для ускорения контейнерных поездов нужна новая платформа*. 29 января. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/dlia-uskoreniia-konteinernykh-poezdov-nuzhna-novaia-platforma/>

Самохина С., Калмыкова Т. (2011) Развиваться и впредь. Интервью с первым вице-президентом ОАО «РЖД» В. Морозовым. *Гудок*. 19 сентября. До-

ступно на: http://www.gudok.ru/newspaper/detail.php?ID=409882&year=2011&month=09&SECTION_ID=16234.

Симонова Т. (2014) 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*. 09 июля. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/glavnoe-dostoinstvo---ieto-skorost/>.

Симонова Т. (2015) Логистика, объединяющая страны. Интервью с директором по продажам ОАО «РЖД Логистика» П. Лаговым. *РЖД-Партнер*. 20 января. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/logistika---obediniashchaia-strany/>

Сотников К. (2015) Первый проект фонда. *Гудок*. 04 февраля. № 17. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253051&archive=2015.02.04>

Степанов В. (2014) По законам Эйнштейна. Интервью с директором смоленской группы компаний «Транзит», председателем правления АС-МАП А. Николенко. *Международные автомобильные перевозки*. № 3. С. 44–52. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Сыченко Е. (2011) В каких портах тише. *Эксперт. Украинский деловой журнал*. № 8. 07 марта. Доступно на: <http://www.expert.ua/articles/9/0/8595/>.

Трунаев В. (2014) На обочине Шелкового пути. *Международные автомобильные перевозки*. № 1. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/1\(113\)_14/21.htm](http://www.map.asmap.ru/1(113)_14/21.htm).

Цветков В., Зоидов К., Медков А. (2014 а) Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. Москва: ИПР РАН. Санкт-Петербург: Нестор-История.

Цветков В., Медков А., Зоидов К. (2014 б) Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Восток — Запад»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки. *Региональные проблемы преобразования экономики*. № 5 (43). С. 43–63.

Цветков В., Медков А., Зоидов К. (2014 в) Формирование новой эволюционной концепции увеличения грузовой базы транспортных коридоров «Север — Юг»: современное состояние, геополитические условия и экономические предпосылки. *Региональные проблемы преобразования экономики*. № 9 (47). С. 229–246.

Чистов В. (2014) В режиме реального времени. *Транспорт России*. № 37. Доступно на: <http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/v-rezhime-realnogo-vremeni.html>

Эксперт Казахстан (2014а) *Где границы ТС?* Редакционная статья. № 34. 17 августа — 24 августа. Доступно на: <http://expertonline.kz/a12968/>

Эксперт Казахстан (2014б) *Встречают по спецодержке*. № 39. 22 сентября — 29 сентября. Доступно на: <http://expertonline.kz/a13078/>

Эксперт Казахстан (2014в) *Как по рельсам*. № 52 (496). 22 декабря — 29 декабря. № 3. Доступно на: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)_14/index2.html).

Iran.ru (2014а) *Иран и Центральная Азия: возможен ли новый транспортный прорыв?* 21 августа. Доступно на: http://www.iran.ru/news/economics/94412/Iran_i_Centralnaya_Aziya_vozmozhen_li_novyy_transportnyy_proryv

Iran.ru (2014б) *Россия — Иран: Проблемы экономического диалога*.



04 февраля. Доступно на: http://www.iran.ru/news/analytics/92393/Rossiya_Iran_Problemy_ekonomicheskogo_dialoga

Iran.ru (2014в) *Товарооборот между Ираном и Казахстаном вырастет до \$3 млрд в год.* 25 ноября. Доступно на: http://www.iran.ru/news/economics/95436/Tovarooborot_mezhdu_Iranom_i_Kazahstanom_vyrastet_do_3_mlrld_dollarov_v_god

Podrobno.uz (2013) *Узбекистан и Китай будут совместно производить экскаваторы.* 17 сентября. Доступно на: <http://podrobno.uz/cat/economic/uzbekistan-i-kitai-budut-proizvodit-eksavatori/>.

Podrobno.uz (2014) *Китайская CNTIC и латвийская Belat Riga электрифицируют железную дорогу Мараканд — Карши.* 17 июля. Доступно на: <http://podrobno.uz/cat/economic/elektrifikaciya-marakand-karshi-2014/>

