

В. А. Цветков^{а)}, К. Х. Зоидов^{а)}, А. А. Медков^{а)}, В. Н. Ионичева^{а)}

^{а)} Институт проблем рынка РАН (Москва, Российская Федерация)

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ НА ПОСТСОВЕТСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ. ЧАСТЬ I¹

В статье рассматриваются технические, технологические, институциональные и организационные барьеры трансграничных перевозок грузов. В исследовании используется институциональный подход как методологическая альтернатива другим подходам. 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. При этом указывается, что наиболее действенным способом повышения эффективности трансграничных перевозок грузов является одновременное осуществление технических и институциональных инноваций.

Акцент сделан на выявлении институционально-организационных особенностей международных перевозок грузов автомобильным транспортом (в частности, проблем эволюции института гарантированной уплаты таможенных платежей), функционировании разрешительной системы при осуществлении трансграничных перевозок грузов. Особо указывается на то, что государственная поддержка национальных предпринимателей требует выработки механизма, обеспечивающего паритет российских и иностранных перевозчиков, хотя бы в области транспортировки грузов для государственных нужд, с привлечением кредитных ресурсов банков с государственным участием.

¹ © Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А., Ионичева В. Н. Текст. 2015.

Подчеркивается, что первым шагом на пути совершенствования институциональной среды международных автоперевозок должна стать ликвидация всех неформальных (теневых) отношений в этой сфере.

Выявлены институциональные особенности перевозок грузов по отдельным транспортным направлениям, в частности, перевозок грузов автомобильным транспортом в Китай через территорию Казахстана, а также проблемы и перспективы использования и развития транзитного потенциала Калининградской области. Показаны институционально-организационные особенности развития смешанных перевозок грузов в трансграничном сообщении.

В статье сделан вывод, что развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала 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.

Ключевые слова: институты и организации, таможенные операции, Евразийский экономический союз, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, предварительное информирование, электронное декларирование, транспортно-транзитный потенциал

Введение

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 г. Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в составе России, Казахстана и Белоруссии с присоединением к нему Армении, Киргизии, 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, нарастания противоречий между государствами на постсоветском пространстве, в первую очередь, связанные 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 обострение противоречий внутри ЕАЭС, со странами Балтии, Молдовой и др.

Появились сложности с пропуском через территории Белоруссии и Казахстана това-

ров, 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 власти, например, Казахстана искать механизмы защиты внутреннего рынка.

Анализируя интеграционные процессы на постсоветском пространстве, нельзя не отметить, что они идут в институционально-организационных условиях, соответствующих (в терминах работы Д. Норта, Д. Уоллиса, Б. Вайнгаста [1]) не порядком 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» [1, с. 247]. А «ограниченный доступ также означает, что новые источники ренты обычно находятся в руках правящей коалиции» [1, с. 248].

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 ска-

зать 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. Возможными примерами такой борьбы между различными коалициями элитных группировок, включая «специалистов по насилию» (в терминах Д. Норты и др.) являются:

- дело мебельного центра «Три кита»;
- скандалы вокруг товаров народного потребления из Китая;
- предоставление авиакомпаниям «Аэрофлот», «Сибирь», «Трансаэро» и др. льгот при ввозе самолетов иностранного производства и запасных частей к ним, не компенсируемых закупкой воздушных судов российского производства;

— деятельность ФГУП «Ростэк» и др.

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.

Так, становление промышленности Великобритании происходило в условиях функционирования жесткой таможенной политики, направленной на протекционистскую защиту перспективных отраслей, прежде всего, производства текстиля, а также транспортных компаний. Как отмечает Дж. Голдстоун, «огромная армия таможенных инспекторов устанавливала размеры пошлин во всех крупнейших портах страны. ... Целый ряд пошлин и налогов на главные статьи импорта и экспорта Британии сохранились на высоком уровне вплоть до XIX в. Кроме того, строгий контроль над грузоперевозками гарантировал, что только британские торговцы могли участвовать в торговле из британских портов и с британскими колониями» [2, с. 199].

Р. Аллен также указывает на то, что успех новых тканей в Англии зависел от экспортного налога на шерсть-сырье, который обеспечивал экспорт из Англии камвольного полотна, а не мешков с шерстью. Экспорт шерстяных тканей был двигателем английской экономики [3, с. 191].

Развитие Великобритании в качестве ведущей промышленной страны требовало функционирования экономики высоких доходов, стимулирующих потребительский спрос и процессы замещения труда капиталом. Указывая

на границы зоны экономики высоких зарплат, Р. Аллен отмечает, что «центральными в этой зоне всегда были морские порты: Лондон и города исторических Нидерландов» [3, с. 73]. К началу XVIII в. четверть рабочего населения Лондона была занята в транспортировке грузов, в портовых или сопутствующих услугах [3, с. 163].

Британский экономист особо указывает на то, что «расцвет межконтинентальной торговли был ключевым обстоятельством, способствующим стремительному развитию Северо-Западной Европы» [3, с. 188]. Действие экономического механизма заключается в том, что «межконтинентальная торговля ... способствует росту городов, а рост городов ведет к росту производительности сельскохозяйственного производства и так далее» [3, с. 182-183].

Для превращения городов и портов в процветающие перевалочные пункты строились рынки, караван-сарай, общественные бани и здания таможни. Богатство торговых народов состояло в том, что они использовали всех, кто пользуется торговыми путями, в качестве данников, плательщиков таможенных платежей и прочих сборов [4]. В свою очередь, контроль над транзитной торговлей являлся стимулом к дальнейшим завоеваниям для финансирования возрастающих государственных расходов, прежде всего, на военные нужды.

Г.Р. Еникеев указывает, что «те страны, через территорию которых проходил Великий шелковый путь, имели огромное преимущество. Их купцы могли выходить со своим товаром на международный рынок, а также покупать и с выгодой перепродавать товары производителей из других стран. Да и не только купцам, но и многим другим находилась прибыльная работа в торговых городах, расположенных на караванных путях. А государство могло собирать хорошую пошлину с купцов» [5, с. 48].

Как отмечает К. Финкель, «в свои лучшие годы Османская империя простиралась на суше и на море, расположенная на пересечении важнейших торговых путей того времени. Контроль над торговыми путями Средиземного и Черного морей позволил устанавливать таможенные пошлины, выгодные для казны. Развернутая сеть доверенных лиц и посредников позволяла взимать налоги с товаров, провозимых через османские территории, равно как и с тех, которые были предназначены для внутреннего потребления. Как и его предшественники, султан Мехмед жаловал торговые привилегии иностранным купцам;

основными бенефициариями в это время были итальянские государства. Такие привилегии могли прекращаться во время войны и при наличии конфликта интересов, расположение к тому или иному государству могло быть удобным оружием в руках султана. Иностранцы считали таможенные пошлины, взимаемые в льготном режиме, небольшой платой за доступ к сырью на всей обширной территории под властью османов» [6, с. 109].

Однако, как отмечает У. Бернстайн, «чтобы сравниться с морскими перевозками, доставка по Шелковому пути, разбитому на участки, подконтрольные сотням племен и князьков, требовала политической стабильности на всем протяжении дороги. Это почти невозможное условие до наступления современного периода истории было достигнуто лишь однажды — благодаря монголам в XIII–XIV веках» [7, с. 141–142].

А.И. Амосов отмечает, что «задолго до нашей эры первые китайские императоры использовали металлические деньги для оплаты расходов на комплектование и содержание конной армии, с помощью которой и происходило завоевание княжеств и царств, образовавших Великую Империю и Великий Шелковый путь» [8, с. 211].

Морские и речные суда были и в обозримом будущем будут самым эффективным способом перевозки грузов на дальние расстояния. В свою очередь, торговля по морю и рекам требует политической стабильности в ключевых точках водных путей, обеспечения безопасности перевозок. Р. Буайе особо указывает, что «в ту эпоху ... купец, не обладавший средствами для защиты или охраны своего добра и для обеспечения материального успеха своих сделок, был обречен на немедленное разорение» [9, с. 119].

Однако важнейшие узлы транспортно-транзитной экономики могут функционировать и без тесных экономических связей с близлежащими территориями, в большей степени являясь элементами международной торговли, чем национальной экономики. Например, французский экономист и историк Ф. Бродель пишет: «Нетрудно предположить, что даже в XI и XII веках крупные торговые центры, большие города, куда люди съезжались на ярмарки, порты развиваются в основном не за счет кормящих их деревень, но за счет торговли, в том числе с дальними странами. Торговля с дальними странами, контролируемая королевской властью, со времен Каролингов становится оживленной» [10, с. 129].

Ф. Бродель особо подчеркивает опасность, связанную с развитием международной торговли и заключающуюся в анклавизации точек притяжения глобальных грузопотоков. Он отмечает, что во времена образования первых городов во Франции «привилегированное положение имели города, стоявшие вблизи моря — не в самом устье рек, но выше по течению, там, где успокаивается волнение и корабли могут спокойно приставать к берегу; таковы Руан, Бордо... Они зато испытывали иностранное притяжение, жили одними лишь связями с заграницей и слишком часто вообще отворачивались от внутренних областей Франции» [11, с. 190].

Так же как и Р. Аллен, Ф. Бродель акцентирует внимание на большой роли торговли на дальние расстояния в становлении современной капиталистической системы, промышленном развитии европейских государств. Он указывает, что «в становлении капитализма, который одушевляет, формирует, подчиняет себе этот процесс индустриализации и сам возрастает с его помощью, главенствующую, определяющую роль играет, как это ни парадоксально, именно внешняя торговля, хотя общий объем ее сравнительно невелик» [11, с. 308].

Французский историк экономики выделяет и еще одну важную особенность функционирования транспортно-транзитной экономики, а именно — концентрацию доходов от международной торговли в незначительном количестве географических точек и их присвоение очень небольшой группой крупных предпринимателей. Подчеркивается, что «торговля с дальними странами, торговля дорогими товарами приносит прибыли, которые распределяются между горсткой европейских торговцев из Венеции, Генуи, Марселя или, позднее, Амстердама. ...Средиземноморские города (в эпоху процветания Внутреннего моря) представляют собой „узкое место“. Здесь вся торговля сосредотачивается в руках небольшого числа купцов, которые контролируют ею всю целиком» [11, с. 312].

На ключевое значение крупных корпораций в развитии торговли на дальние расстояния указывается и в уже упоминавшейся работе Д. Норта, Д. Уоллиса, Б. Вайнгаста. Они выявляют главную особенность этих организаций — тесную и неразрывную связь с государством. «В середине XVI века в Англии начали учреждать акционерные общества, крупнейшие из которых были вовлечены в заморскую торговлю и колонизацию. Первой была Русская компания, среди многих других за ней после-

довали Виргинская компания, Ост-Индская компания, компания Массачусетского залива и Компания Гудзонова залива. Это все были плоды естественного государства — организации, контролируемые элитами, которые пользовались в этом случае выраженной поддержкой государства» [1, с. 143].

Авторы отмечают, что «в естественном государстве все большие экономические организации обязательно являются также политическими организациями, поскольку они не могут выжить и защитить свои привилегии, не обслуживая политических задач» [1, с. 260]. Следствием этого становится то, что «организации, существующие по милости короля или лидера, не являются бессрочно существующими» [1, с. 268].

Задачей статьи является выявление важных институционально-организационных особенностей трансграничных перевозок грузов в условиях интеграционных процессов на постсоветском пространстве, в частности:

- проявлений свойств естественных государств при организации и контроле трансграничных перевозок грузов в условиях интеграционных процессов;

- специфики образования и функционирования крупных транспортных компаний, связанных с государством;

- актуальных проблем формирования институциональной среды международных перевозок грузов автомобильным транспортом и усилий организаций по изменению направлений институциональной эволюции;

- противоречивого характера интеграционных процессов на постсоветском экономическом пространстве, связанного с отстаиванием интересов национальных элит и предпринимателей в области трансграничных перевозок грузов [12-20].

1. Интеграционные процессы на постсоветском пространстве: текущая ситуация, проблемы и перспективы

1.1. Создание и функционирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Россия, связанная со странами постсоветского пространства производственными и кооперационными связями, в настоящее время входит в интеграционное объединение в форме Евразийского экономического союза. С 1 января 2015 г. вступил в силу договор «О Евразийском экономическом союзе», государства которого (Армения, Белоруссия, Казахстан и Россия) используют территорию друг друга для осуществления взаимной торговли, инвестиций, об-

мена услугами и рабочей силой. К 2020 г. планируется отмена принципа национального резидентства, что будет стимулировать конкуренцию между государствами, их таможенными службами, а также среди представителей бизнес-сообщества.

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

- автоматизацию всех таможенных систем;
- переход на электронное декларирование (отказ от бумажных носителей);

- необходимость предоставления при таможенном декларировании только таможенной декларации в электронном виде (другие документы — только в крайнем случае);

- использование механизма «единого окна».

В ходе своего формирования ЕАЭС как новое интеграционное объединение столкнулся с рядом проблем. В 2014 г. произошло снижение объемов торговли России не только со странами — участницами Таможенного союза, но и со странами СНГ. Так, в соответствии с данными ФТС России, удельный вес продукции химической промышленности в товарной структуре экспорта в страны СНГ в период с января по июль 2014 г. составил 9,9 % (по сравнению с 11 % за январь — июль 2013 г.). Объемы экспорта данной группы товаров упали в сравнении с периодом с января по июль 2013 г. на 10,9 %. Кроме того, сократился объем экспорта и других категорий товаров.

Страны — участницы ЕАЭС переживают сложную экономическую ситуацию, связанную с падением ВВП, девальвацией национальных валют, ростом инфляции, снижением уровня благосостояния населения. Эти проблемы связаны, прежде всего, с кризисными явлениями, наблюдаемыми в мировой экономике, внутренними экономическими проблемами государств — участников ЕАЭС, обусловленными сырьевым характером экономики, неэффективностью государственного управления, а также усилившимися в последнее время геополитическими проблемами.

Интеграционные процессы также сталкиваются с проблемами, связанными с отстаиванием национальных интересов стран — членов ЕАЭС, особенно в критических ситуациях. Примером таких проблем являются сохранение внутренних границ Таможенного союза и трудности с внедрением института уполномоченного экономического оператора (УЭО)

1.2. *Контрольные процедуры на внутренних границах стран ЕАЭС: повседневная практика и действия в особых ситуациях.* В настоящее время в рамках Евразийского экономического союза действуют соглашения в сфере технического регулирования, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля. Все функции, связанные с осуществлением вышеуказанных видов контроля, выполняют таможенные органы Таможенного союза, соответственно, весь контроль осуществляется при перемещении товаров через таможенную границу ТС.

Несмотря на образование ЕАЭС на границах между странами-участницами проводятся контрольные процедуры. На внутренних границах Таможенного союза остались пограничные пункты пропуска, за исключением пунктов пропуска на границе России и Белоруссии, где они были ликвидированы еще в 1995 г. в связи с созданием Союзного государства. Сохранение иных видов контроля, помимо таможенного, на железнодорожных пунктах пропуска, расположенных на внутренних границах Таможенного союза, не позволит реально сократить время обработки поездов и скорость доставки грузов грузополучателю.

Вместе с тем, 4 сентября 2014 г. в связи с обострением конфликта между Россией и Украиной, президент Белоруссии А. Лукашенко своим Указом восстановил приграничную территорию в регионах, примыкающих к России. Создание приграничной территории направлено на осуществление контроля за перемещаемыми через границу коммерческими грузами и подозрительными партиями товаров.

1.3. *Проблемы и перспективы института уполномоченных экономических операторов (УЭО).* Повышению эффективности контроля трансграничного движения грузов в части проведения таможенных процедур на границах ЕАЭС способствует разработка и внедрение нового института уполномоченных экономических операторов (УЭО). Создание данного института предполагает предоставление определенной категории лиц, пользующихся доверием таможенных органов, возможности использовать специальные упрощения. Специальные упрощения заключаются в возможности УЭО осуществлять временное хранение, а также таможенные операции, связанные с выпуском товаров в своих помещениях, на открытых площадках и иных территориях, а также выпуск товаров до подачи таможенной декларации и др. упрощения. На данный момент ФТС России выдало свидетельства на осу-

ществление деятельности в качестве УЭО 125 организациям¹.

В последнее время Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) с помощью рабочей группы по развитию института УЭО ведет работу по приведению его деятельности в соответствие с международными стандартами. В частности, готовится глава Таможенного кодекса ТС, посвященная развитию этого института, нововведением станет расширение перечня преимуществ, которыми могут пользоваться УЭО².

Одной из проблем деятельности УЭО на территории ЕАЭС является то, что государства-участники вправе не признавать статус УЭО в случае, если свидетельство на осуществление его деятельности выдано другим государством — членом интеграционного объединения. Дело в том, что в соответствии с п. 2 статьи 38 ТК ТС статус уполномоченного экономического оператора присваивается юридическому лицу таможенными органами путем выдачи свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов и признается на территории того государства, таможенным органом которого присвоен данный статус.

Например, с 15 января 2014 г. Государственный таможенный комитет Белоруссии не признавал действие статуса УЭО в отношении товаров, перемещаемых под таможенной процедурой таможенного транзита и следующих в (через) РФ, в случаях, когда декларантом выступает УЭО. Немаловажно, что проект главы нового ТК ТС, посвященной УЭО, предусматривает также нормы, которые позволят странам — участницам ТС взаимно признавать статус УЭО на всей территории Таможенного союза. При этом будут введены единые условия получения статуса УЭО во всех государствах-участниках, а также будет унифицирован перечень предоставляемых им специальных упрощений.

¹ Федеральная таможенная служба. Реестр уполномоченных экономических операторов. [Электронный ресурс]. URL: http://ved.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1690&Itemid=1971 (дата обращения: 10.03.2015).

² Возможность пользования преимуществами будет зависеть от типа УЭО. 30 января 2015 г. в рамках седьмого заседания Рабочей группы по развитию института УЭО в государствах — членах ЕАЭС обсуждалась методика расчета показателей финансовой устойчивости участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД), которые претендуют на получение свидетельства УЭО 2-го и 3-го типов. Финансовые устойчивые компании смогут получить статус УЭО, не внося при этом обеспечение уплаты таможенных платежей на сумму, эквивалентную одному миллиону евро, как это требуется в настоящее время.

2. Технические, технологические, институциональные и организационные барьеры трансграничных перевозок грузов

Альтернативой совершенствованию институционально-организационной среды трансграничных перевозок грузов является строительство и использование иных путей сообщения. Примерами такой замены являются образование новых автомобильных и железнодорожных маршрутов в странах Центральной Азии в обход соседних государств или строительство железной дороги Журавка — Миллерово в России, позволяющей соединить Центр и Юг России, минуя территорию Украины.

Применяемые таможенными органами технологии пока не позволяют оперативно досматривать груз. Пограничные переходы используют устаревшие технологии, в контролирующих службах недостаточно развиты системы электронного документооборота. Наибольшую трудность для таможенного контроля представляет проверка содержимого контейнеров. Таможенный контроль в этом случае предполагает проведение целого комплекса трудоемких и длительных разгрузочно-погрузочных работ, на что уходит в среднем по 2-3 часа. При этом 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 т. д.

Снижению конкурентоспособности железнодорожных пунктов пропуска (ЖДПП) 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.

Примером действия объективных факторов является то, что передача таможенным органам России и Белоруссии дополнительных контрольных функций пока не сопровождается увеличением штатов таможенных работников и их официальных доходов. Хотя сама по себе передача функций Россельхознадзора в ведение ФТС России может как улучшить, так и затруднить трансграничные движения грузов.

С одной стороны, снимаются проблемы 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 т. д., что приводит к увеличению временных затрат на проведение таможенных операций (до 5–7 суток и более) и росту финансовых затрат грузовладельцев.

Даже если дефицит государственных услуг не создается сознательно, эффектив-

ность 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». Чтобы помимо обеспечения бюджетных доходов, «таможня была заинтересована в том, чтобы груз двигался»¹.

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»².

Свой вклад в совершенствование институциональной среды вносит и деятельность организаций. Так, российская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) поставила задачу сократить к 2018 г. время прохождения грузовым автомобилем всех контрольных процедур в пункте пропуска до 20 минут³.

Заметим, что упрощение и ускорение трансграничного движения товаров — только первый этап совершенствования института таможенной деятельности, который в дальнейшем должен стать эффективным инструментом проведения промышленной политики в России и странах ЕАЭС. В условиях конфронтации с развитыми странами вполне возможно

отказаться от соблюдения принципов свободной торговли, заложенных при вступлении в ВТО.

3. 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 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 предварительного 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 16–18 до 10 часов⁴.

В марте 2014 г. 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 Белоруссия) и DHL Global Forwarding (Германия). Время оформления первых четырех поездов на станции Забайкальск во взаимодействии с таможенным постом ЖДПП Забайкальск Читинской таможни составило: минимальное 12 часов, максимальное — до 18 часов⁵.

¹ Для оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков необходимо поменять целевую функцию таможи // РЖД-Партнер. 14.04.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/dlia-optimizatsii-dvizheniia-vneshnetorgovykh-gruzopotokov-neobkhodimopomeniat-tselevuiu-funktsiiu/> (дата обращения: 15.03.2015).

² Оптимизация таможенных процедур на ж/д транспорте должна осуществляться в комплексе // РЖД-Партнер. 09.04.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/optimizatsiia-tamozhennykh-protsedur-na-zh-d-transporte-dolzha-osushchestvliat'sia-v-komplekse/> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Вместе для лучшего будущего // Международные автомобильные перевозки. 2014. № 3. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/3\(115\)14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(115)14/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

⁴ Предварительное информирование позволило сократить время перевозки контейнеров из Китая // РЖД-Партнер. 30.09.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/predvaritelnoe-informirovanie-pozvolilo-sokratit-vremia-perevozki-konteinero-v-iz-kitaia/> (дата обращения: 15.03.2015).

⁵ Через ЖДПП Забайкальск Читинской таможни началось движение контейнерных поездов по направлению Китай — Европа // РЖД-Партнер. 23.04.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/cherез-zhdpp-zabaikalsk-chitinskoi-tamozhni-nachalosdvizhenie-konteinernykh-poezdov-po-napravlenii/> (дата обращения: 15.03.2015).

С февраля 2011 г. на российско-монгольском ЖДПП Наушки стало осуществляться добровольное предварительное информирование о перемещаемых грузах, к середине 2014 г. доля предварительно задекларированных товарных партий составляла 98 %¹.

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 пропуска².

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 должны вступить в силу 1 июля 2015 г.³ Однако в настоящее время накладные ЦИМ/СМГС применяются всего в 26–27 % случаев железнодорожных перевозок по Евразийскому коридору⁴.

¹ Таможенники Бурятии приняли участие в совещании железнодорожников России и Монголии // РЖД-Партнер. 21.08.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhenniki-buriatii-priniali-uchastie-v-soveshchani-izheleznodorozhnikov-rossii-i-mongolii/> (дата обращения: 15.03.2015).

² Таможня готовится к предварительному информированию на ж/д транспорте // РЖД-Партнер. 09.04.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/tamozhnia-gotovitsia-k-predvaritelnomu-informirovaniu-na-zh-d-transporte/> (дата обращения: 15.03.2015).

³ СМГС обеспечит трансграничность // Гудок. 18.02.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255418&archive=2015.02.18>. (дата обращения: 15.03.2015).

⁴ Накладные ЦИМ сокращают время таможенного оформления на границе — DB Schenker // РЖД-Партнер.

В целом, по мнению вице-президента общественной организации «Деловая Россия» В. Сурвилло, «реализация мер, предусмотренных в части оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков и совершенствования таможенного администрирования, нуждается в более точном мониторинге. ... Например, иногда нам говорят, что на отдельных железнодорожных пунктах пропуска время прохождения товаров и грузов в пилотном режиме достигает двух часов, однако со стороны бизнеса к нам поступает информация, которая это не подтверждает»⁵.

4. Снижение транзакционных издержек при трансграничных перевозках грузов путем внедрения инноваций и применения высоких технологий

Примерами и возможными направлениями снижения транзакционных издержек трансграничных перевозок грузов путем применения высоких технологий являются:

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-логистической 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 («до-

23.04.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/nakladnye-tsim-sokrashchaiut-vremia-tamozhennogo-iformleniia-na-granitse---db-schenker/> (дата обращения: 15.03.2015).

⁵ Необходим более точный мониторинг мер по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков — мнение // РЖД-Партнер. 14.04.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/neobkhodim-bole-tochnyi-monitoring-mer-po-optimizatsii-dvizheniia-vneshnetorgovykh-gruzopotokov---m/> (дата обращения: 15.03.2015).

зволлов») 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»¹.

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 и в процессе контактов представителей компаний и контролирующих органов, то в российских условиях надежнее их заменить ИТ-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»².

Кроме того, есть мнение, что эффективность предварительного информирования на железнодорожном транспорте зависит от объема грузопотока, идущего через пограничный

переход: чем он больше, тем менее эффективным будет предоставление предварительной информации³. Информационные системы таможенных органов могут не справиться с огромным массивом информации.

5. Влияние института технических стандартов на трансграничные перевозки грузов

Помимо несовершенства таможенных процедур на пути экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут возникнуть технические и технологические трудности, связанные, прежде всего, с необходимостью осуществлять перегруз на границе из-за разницы в ширине железнодорожной колеи, который занимает 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 ЕС⁴.

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

³ Эффективность предварительного информирования будет зависеть от грузопотока на погранпереходе // РЖД-Партнер 09.04.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/ieffektivnost-predvaritel'nogo-informirovaniia-budet-zaviset'-ot-gruzopotoka-na-pogranperekhode/> (дата обращения: 15.03.2015).

⁴ Евразийский коридор: вчера, сегодня, завтра. Интервью с главой бизнес-сегмента Восточного региона DB Schenker Rail и председателем наблюдательного совета DB Schenker Rail Polska С. А. Хансом-Георгом Вернером // РЖД-Партнер. 09.07.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/glavnoe-dostoinstvo---ieto-skorost> (дата обращения: 15.03.2015).

¹ По законам Эйнштейна. Интервью с директором Смоленской группы компаний «Транзит», председателем Правления АСМАП Александр Васильевич Николенко // Международные автомобильные перевозки. 2014. №3 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.mar.asmar.ru/3\(115\)_14/index2.html](http://www.mar.asmar.ru/3(115)_14/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

² Как по рельсам // Эксперт Казахстан. 2014. №52 (496). 22 декабря — 29 декабря [Электронный ресурс]. URL: <http://expertonline.kz/a13336/> (дата обращения: 15.03.2015).

оказывается предельной, на которой постоянно эксплуатировать платформы нельзя»¹.

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 области 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 период².

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 Apparel — дочерней компании ГК «Аппарель» (Россия) и ее представителю на территории ЕС. В начале 2015 г. 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 ремонта³.

¹ Для ускорения контейнерных поездов нужна новая платформа // РЖД-Партнер, 29.01.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/dliauskoreniia-konteinernykh-poezdov-nuzhna-novaia-platforma/> (дата обращения: 15.03.2015).

² Логистика, объединяющая страны. Интервью с директором по продажам ОАО «РЖД Логистика» П. Лаговым // РЖД-Партнер от 20.01.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/logistika--obediniaushchaia-strany> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Отставка после разгрузки // Гудок, 04.02.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newsp>

6. Институционально-организационные особенности развития смешанных и комбинированных перевозок грузов в трансграничном сообщении

На состояние рынка международных перевозок грузов автомобильным транспортом влияет ужесточение экологических норм и политика, направленная на развитие «зеленой» логистики. Страны ЕС ограничивают въезд автомобилей низких экологических классов, взимают с них повышенные дорожные сборы. В результате многие перевозчики переместились в государства с более лояльным экологическим законодательством (прежде всего, Финляндию и страны Балтии).

Сознание своей экологической ответственности приводит к активизации усилий иностранных транспортных компаний по поиску обратного груза. Росту перевозок, отвечающих высоким экологическим стандартам, будет способствовать организация и функционирование крупных транспортных компаний, способных эффективно осуществлять комбинированные автомобильно-железнодорожные (контрейлерные) перевозки. Кроме того, контрейлерные перевозки приводят к сокращению времени прохождения пограничных процедур. Реакцией на простои на границах и прочие затруднения трансграничных перевозок грузов (например, трудности с получением «дозволов») является использование автомобильными и железнодорожными компаниями паромного сообщения.

7. Создание крупных и привилегированных корпораций — способ повышения конкурентных преимуществ национальных компаний на мировом рынке транспортных услуг

Как было отмечено во Введении, в естественных государствах экономической системе свойственно наличие крупных коммерческих структур, тесно связанных с государством. По мере перехода к системам с открытым доступом получает развитие конкуренция свободных игроков на рынке трансграничных перевозок грузов. Однако в настоящее время, например, на рынке глобальных морских перевозок контейнерных грузов наблюдается создание транспортных альянсов, поддерживаемых государственными властями и регулирующими органами ЕС. Конкурировать с такими объединениями могут только крупные компа-

aper/?ID=1253058&archive=2015.02.04 (дата обращения: 15.03.2015).

нии из России и стран ЕАЭС при поддержке органов власти государств и интеграционного объединения.

Примером организационной эволюции, приводящей к повышению доходов от оказания услуг по трансграничным перевозкам грузов, является владение ОАО «РЖД» французским логистическим оператором Gefco, который входит в десятку крупнейших логистических операторов в Европе.¹ Группа Gefco стремится стать известным 3PL/4PL-оператором на «протранстве колеи 1520 мм», а также планирует развивать связи между Европой, Россией и странами Азии в сфере мультимодальных перевозок. Одно из перспективных направлений деятельности компании — это организация отправок грузов из Венгрии и Германии в Китай и из Китая в Европу².

Крупной транспортной компанией, призванной осуществлять трансграничные перевозки грузов, является Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), учрежденная хозяйствующими субъектами из России, Казахстана и Белоруссии. По словам президента компании и одновременно генерального директора ПАО «ТрансКонтейнер» П. Баскакова, «пока ОТЛК создана больше на бумаге». Однако он указывает, что «успех логистического бизнеса прямо пропорционально зависит от масштаба его деятельности. И чем больше масштаб, чем большее вовлечение активов, тем выше эффективность компании»³.

Весной 2014 г. ПАО «ТрансКонтейнер» заявило об интересе к покупке более 50 % логистического оператора ZSSK Cargo Intermodal (Словакия). В случае приобретения актива словацкая дочерняя компания может органично вписаться в проект ОТЛК, продвигая транспортные услуги вглубь Европы с тем, чтобы перевозочный процесс не завершался в Бресте, а продолжался вплоть до Гамбурга и других западноевропейских городов. Приобретение до-

черных компаний в странах ЕС позволит сократить транзакционные издержки трансграничных перевозок грузов и расширить сферу деятельности российских компаний на мировом рынке транспортных услуг.

8. 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 пр.

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.

8.1. Проблемы эволюции института гарантированной уплаты таможенных платежей при осуществлении трансграничных перевозок грузов автомобильным транспортом (книжки МДП, финансовые гарантии). Трансграничные перевозки грузов осуществляются с применением института таможенного транзита. Таможенный транзит применяется, кроме прочего, при перевозке иностранных товаров от таможенного органа в месте прибытия до внутреннего таможенного органа. К мерам обеспечения таможенного транзита относятся:

- 1) обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении иностранных товаров;
- 2) таможенное сопровождение;
- 3) установление маршрута перевозки товаров.

При перевозке товаров автомобильным транспортом в мировой практике применяется процедура перевозки грузов в соответствии с Таможенной конвенцией о международных перевозках грузов с использованием книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 г.). Однако в июле 2013 г. Федеральная таможенная служба России (ФТС России) выпустила ряд писем, которые, не являясь нормативными правовыми актами, фактически препятствовали применению Конвенции на территории России. Более того, применение правил обеспечения транзита стало различным на стран территории Таможенного союза, несмотря на стремление интеграционного объединения к унификации таможенных процедур.

¹ Основными клиентами компании Gefco являются ведущие автопроизводители и промышленные предприятия: Peugeot Citroen, GM, L'Oreal, Siemens, Bosch, IKEA, Henkel, Procter&Gamble. Оборот в 2013 г. составил 4 млрд евро.

² Задачи на перспективу // Гудок, 02.02.2015. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1252653&archive=2015.02.02> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Петр Баскаков: «Масштаб имеет значение». Интервью с президентом ОТЛК, генеральным директором ПАО «ТрансКонтейнер» П. Баскаковым // РЖД-Партнер, 02.02.2015. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/petr-baskakov---masshtabimeet-znachenie/> (дата обращения: 15.03.2015).

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

№	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, предоставлению российским компаниям приоритетного права перевозки грузов для государственных нужд
4.	Институт 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.	Институционализированные отношения 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

Такая ситуация привела к возникновению проблем у российских перевозчиков и при транзитных перевозках грузов по территории сопредельных государств. Так, в 2014 г. в Украине были введены требования национальных финансовых гарантий для российских перевозчиков, следующих в транзитном сообщении. Согласно решению Государственной фискальной службы Украины (ГФСУ), перевозчики, следующие с транзитным грузом, оформленным на условиях процедуры МДП, обязаны дополнительно предоставлять документы обеспечения уплаты таможенных платежей: финансовые гарантии транзита, гаран-

тии временного ввоза с использованием карнета АТА¹.

Новый порядок применяется исключительно в отношении российских международных перевозчиков и является временным, действующим до отмены ограничений на использование книжек МДП, введенных ФТС России.

¹ Карнет АТА — международный таможенный документ, заменяющий таможенные декларации и позволяющий осуществлять беспошлинное упрощенное и ускоренное оформление временного ввоза товаров в связи с проведением выставок и ярмарок, а также для перемещения через границу товарных образцов, профессионального оборудования и некоторых других категорий товаров.

Продолжение действия такого порядка осложнило бы условия транзита грузов через Украину, прежде всего, в направлении запад — восток¹.

Формально причиной решения ФТС России являлась задолженность Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) по уплате таможенных платежей, что неоднократно было оспорено данной организацией в судебных инстанциях. Одновременно таможенная служба прилагала усилия для развития альтернативных способов обеспечения уплаты таможенных платежей, в том числе привлекая российские организации в качестве гарантов и уплаты (например, компанию «Арсенал»). Вместе с тем, достойной альтернативы АСМАП в настоящее время нет, и она продолжает свою работу.

Эволюции института гарантированной уплаты таможенных платежей препятствовала деятельность многочисленных организаций. Помимо уже упоминавшейся АСМАП, за сохранение действия Таможенной конвенции о международных дорожных перевозках выступали Международный союз автомобильного транспорта (IRU), родственные ассоциации из других стран при активной поддержке общественных объединений предпринимателей «Опора России» и «Деловая Россия», Российского союза промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленной палаты, Союза транспортников России.

В июле 2014 г. в результате проведенного совещания в Правительстве РФ по вопросам исполнения Конвенции МДП в России было принято решение о продлении срока действия гарантийного соглашения между ФТС России и АСМАП до 15 ноября 2014 г. При этом до 15 ноября российская таможенная служба должна была провести конкурс с целью утверждения нового гарантийного объединения, которое будет функционировать и обеспечивать транзит на территории России вместо АСМАП. Однако данный конкурс проведен не был, и ФТС России проинформировала АСМАП о новом переносе срока расторжения Соглашения об обязательствах, связанных с применением Таможенной конвенции о международной пе-

ревозке грузов с применением книжки МДП, на 28 февраля 2015 г.

В начале марта 2015 г. Президент РФ В. Путин поручил «обеспечить непрерывное действие» Таможенной конвенции о международных дорожных перевозках. Поручение также предписывает ФТС России выполнять соглашение с АСМАП до определения нового гарантирующего объединения, которое предполагалось выбрать к июню². Как видим, возможности борьбы различных элитных группировок за контроль над таможенным транзитом далеко не исчерпаны.

По словам министра по таможенному сотрудничеству ЕЭК В. Гошина, наднациональный орган работает над созданием института гарантов, обеспечивающих уплату таможенных платежей при таможенном транзите. Предложенный ЕЭК механизм достаточно близок к институту поручительства, действующему в государствах — членах Таможенного союза, однако имеется ряд существенных отличий. Окончательного решения по направлениям совершенствования таможенного транзита не принято.

Министр также выразил мнение ЕЭК, что «в рамках Таможенного союза должны функционировать конкурентные и действенные механизмы обеспечения доставки товаров при таможенном транзите, которые перевозчики будут выбирать по своему усмотрению. При этом такие механизмы должны обеспечивать эффективность проведения таможенного контроля при таможенном транзите и прозрачную систему взыскания таможенных платежей при недоставке товаров, а также позволять оперативно и объективно применять установленные санкции в отношении нарушителей таможенных правил при таможенном транзите»³. Насколько данное пожелание реализуемо в условиях функционирования естественного государства, покажет время.

(Продолжение следует)

¹ Украина усложняет условия для российского транзита // РЖД-Партнер. 07.10.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/ukrainauslozhniaet-usloviia-dlia-rossiiskogo-tranzita/> (дата обращения: 15.03.2015).

² Путин поручил восстановить действие конвенции о дорожных перевозках // Ведомости от 02.03.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2015/03/01/konventsia-vernetsya> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Интервью Министра по таможенному сотрудничеству ЕЭК Владимира Гошина для российского таможенного портала «TKS.RU — все о таможене», 14.02.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/18-02-2014-1.aspx> (дата обращения: 15.03.2015).

Благодарность

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-06939 а «Моделирование цикличности эволюции взаимного влияния национальной транспортной системы и состояния рынков товаров (услуг), труда и капитала в условиях интеграции и глобальной нестабильности»).

Список источников

1. Норт Д., Уоллис Д., Вайнгайт Б. Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества / пер. с англ. Д. Узланера, М. Маркова, Д. Раскова, А. Расковой. — М.: Изд. Института Гайдара, 2011. — 480 с.
2. Голдстоун Дж. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории, 1500–1850 / пер. с англ. М. Рудакова; под ред. И. Чубарова. — М.: Изд-во Института Гайдара, 2014. — 224 с.
3. Аллен Р. С. Британская промышленная революция в глобальной картине мира / пер. с англ. Н. В. Автономовой; науч. ред. перевода В. С. Автономов. — М.: Изд-во Гайдара, 2014. — 448 с.
4. Грот Л. П. Призвание варягов, или Норманны, которых не было. — М.: Алгоритм, 2013. — 368 с. — (Исторические сенсации).
5. Еникеев Г. Р. Наследие татар. — М.: Алгоритм, 2013. — 256 с. — (Татарский след в истории России и Евразии. Автор проекта серии Давлятшин С. Х.).
6. Финкель К. История Османской империи. Видение Османа: пер. с англ. — М.: АСТ, 2014. — 831 с.
7. Бернстайн У. Великолепный обмен. История мировой торговли / пер. с англ. И. Летберга — М.: АСТ, 2014. — 508 с. — (Страницы истории).
8. Амосов А. И. Последствия сверхускорения эволюции экономики и общества в последние столетия. Закономерности социального и экономического развития. — М.: Издательство ЛКИ, 2009. — 312 с.
9. Буайе Р. Викинги. История и цивилизация / Пер. с франц. М. Ю. Некрасов. — СПб.: ЕВРАЗИЯ, 2012. — 416 с.
10. Бродель Ф. Что такое Франция? : пер. с фр. Кн. 2-я. Люди и вещи. Ч. 1. — М.: Изд-во Сабашниковых, 1995. — 244 с.
11. Бродель Ф. Что такое Франция? Кн. 2-я. Люди и вещи. Ч. 2. «Крестьянская экономика» до начала XX в. : пер. с фр. — М.: Изд-во Сабашниковых, 1997. — 511 с.
12. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС. Быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. — М.: Евразийский банк развития, 2009. — 60 с.
13. Гавриленко Н. Г. Особенности циклического развития транспортного комплекса России. — Омск: СибАДИ, 2011. — 212 с.
14. Транспорт и связь в новых независимых государствах. Особенности и факторы развития / Под общей ред. д-ра экон. наук Л. Б. Вардомского. — М.: ИЭ РАН, 2013. — 196 с.
15. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. — М.: Экономика, 2006. — 432 с.
16. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. — 800 с.
17. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. P. I // Journal of Economics of the region. — 2012. — № 1. — P. 100-109.
18. Tsvetkov V. A., Zoidov K. Kh., Medkov A. A. Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. P. II // Journal of Economics of the region. — 2012. — № 2. — P. 50-60.
19. Juhani L. Transit Transport Between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics // Emerging Markets Finance and Trade. — 2003. — Vol. 39 — № 5. — P. 27-57.
20. Otsuka S. Central Asia's rail Network and Eurasian Land Bridge // Journal Japan Railway and Transport Review. — 2012 — № 1. — P. 48-49.

Информация об авторах

Цветков Валерий Анатольевич — член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор, директор, Институт проблем рынка Российской академии наук (Российская Федерация, 117418, Москва, Нахимовский просп., 47; e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru)

Зоидов Кобилжон Ходжиевич — кандидат физико-математических наук, доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка Российской академии наук (Российская Федерация, 117418, Москва, Нахимовский просп., 47; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

Медков Алексей Анатольевич — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт проблем рынка Российской академии наук (Российская Федерация, 117418, Москва, Нахимовский просп., 47; e-mail: medkov71@mail.ru).

Ионичева Валентина Николаевна — кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт проблем рынка Российской академии наук (Российская Федерация, 117418, Москва, Нахимовский просп., 47; e-mail: develop05@gmail.com).

For citation: *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. — 2015. — №3. — pp. 188-204

V. A. Tsvetkov, K. Kh. Zoidov, A. A. Medkov, V. N. Ionicheva

Institutional and Organizational Features of the Cross-Border Freight Traffic in the Conditions of Integration Among Former Soviet States. Part 1

The article considers the technical, technological, institutional and organizational barriers of cross-border transportation of goods. The study uses an institutional approach as a methodological alternative to other approaches. The institutional and organizational problems of border crossing points arrangement, the consequences of the application of unified transport documents, the introduction of electronic communication forms are analyzed. Particular attention is paid to the analysis of demonstration actions, the daily practice of reducing the time of customs procedures and reducing the transaction costs of cross-border freight traffic. At the same time, it is specified that the way of effectiveness increase of cross-border transportation of goods is a simultaneous implementation of technical and institutional innovations.

Emphasis is placed on identifying the institutional and organizational features of the international transportation of goods by road, in particular, the problems of the evolution of the customs duties guaranteed payment institute, the permission system in the implementation of cross-border goods traffic. It is especially specified that the state support of national businessmen demands the development of a mechanism providing a parity of the Russian and foreign carriers, at least in the field of freight hauling for the state needs with attraction of credit resources of banks with the state participation. It is emphasized that elimination of all informal (shadow) relations in this sphere has to become the first step on the way of improvement of the institutional environment of the international road haulage.

The institutional characteristics of transportation of goods in certain areas, in particular, road haulage to China through Kazakhstan, and the challenges and prospects for the use and development of the Kaliningrad region transit potential are allocated. The institutional and organizational characteristics of multimodal transport development in cross-border traffic are shown.

The findings of the study suggest that the development of cross-border transportation of goods and the transport and transit potential implementation in Eurasian Economic Union countries — can and should provide income for business entities, the budgets of all levels and the public, as well as to become the locomotive of industrial and technological modernization and institutional — organizational evolution of economic systems and integration associations.

Keywords: institutions and organizations, customs operations, the Eurasian Economic Union, railway transport, road transport, preliminary information, electronic declaration, transport and transit potential

Acknowledgment

The article has been prepared with the support of the Russian Foundation for Basic Research (the project №15-06-06939 a "Modeling of evolution cyclicity of mutual influence of national transport system and condition of commodity markets (services), work and capital in the conditions of integration and global instability").

References

1. Nort, D., Uollis, D. & Vayngast, B. (2011). *Nasilie i sotsialnyye poryadki. Kontseptualnyye ramki dlya interpretatsii pismennoy istorii chelovechestva* [Violence and social orders. A conceptual framework for the interpreting recorded human history]. Translated from English by D. Uzlaner, M. Markov, D. Raskov, A. Raskova. Moscow: Institut Gaydara Publ., 480.
2. Goldstoun, J. (2014). *Pochemu Evropa? Vozvyshenie Zapada v mirovoy istorii, 1500–1850* [Why Europe? The rise of the West in world history 1500–1850]. Translated from English by M. Rudakov; In: I. Chubarov (Ed.). Moscow: Institut Gaydara Publ., 224.
3. Allen, R. S. (2014). *Britanskaya promyshlennaya revolyutsiya v globalnoy kartine mira* [The British industrial revolution in global perspective]. Translated from English by N. V. Avtonomova; In: V. S. Avtonomov (Ed.). M.: Gaydar Publ., 448.
4. Grot, L. P. (2013). *Prizvanie varyagov, ili Normanny, kotorykh ne bylo* [Calling for Varangians, or Normans who weren't there]. Moscow: Algoritm Publ., 368. (Istoricheskie sensatsii [Historical sensations]).
5. Nikeev, G. R. (2013). *Nasledie tatar* [Heritage of Tatars]. Moscow: Algoritm Publ., 256. (Tatarskiy sled v istorii Rossii i Evrazii. Avtor proekta serii Davlyatshin S. Kh. [The Tatar trace in the history of Russia and Eurasia, the author of the project is Davlyatshin S. Kh.]).
6. Finkel, K. (2014). *Istoriya Osmanskoy imperii. Videnie Osmana: per. s angl.* [History of the Ottoman Empire. Othman's vision: trans. from English]. Moscow: AST Publ., 831.
7. Bernstain, U. (2014). *Velikolepnyy obmen. Istoriya mirovoy trgovli* [Magnificent exchange. History of the world trade]. Translated from English I. Letberga. Moscow: AST Publ., 508 (Stranitsy istorii [Chapter of history]).
8. Amosov, A. I. (2009). *Posledstviya sverkhskoreniya evolyutsii ekonomiki i obshchestva v poslednie stoletiya. Zakonomernosti sotsialnogo i ekonomicheskogo razvitiya* [Consequences of superacceleration of evolution of economy and society in the last centuries. Regularities of social and economic development]. Moscow: LKI Publ., 312.
9. Buaye, R. (2012). *Vikingi. Istoriya i tsivilizatsiya* [Vikings. History and civilization]. Translated from French by M. Yo. Nekrasov. St. Petersburg: Evraziya Publ., 416.
10. Brodel, F. (1995). *Chto takoe Frantsiya?* [What is France?]. Kn. 2-ya. Lyodi i veshchi. Ch. 1: per. s fr. [2d book. Men and Things. P 1: trans. from French]. Moscow: Sabashnikovykh Publ., 244.
11. Brodel, F. (1997). *Chto takoe Frantsiya* [What is France?]. Kn. 2-ya. Lyodi i veshchi. Ch. 2. «Krestyanskaya ekonomika» do nachala XX v.: per. s fr. [2nd book. Men and things. P. 2. «Country economy» before the XX century: trans. from French]. Moscow: Sabashnikovykh Publ., 511.
12. Vinokurov, E., Dzhadraliev, M. & Shcherbanin, Yu. *Mezhdunarodnyye transportnyye koridory EvrAzES. Bystreyye, deshevle, bolshe. Otrasevoy obzor* [International transport corridors of EurAzES. Quicker, cheaper, more. Industry review]. Moscow: Evraziyskiy bank razvitiya Publ., 60.

13. Gavrilenko, N. G. (2011). *Osobennosti tsiklicheskogo razvitiya transportnogo kompleksa Rossii [Features of cyclic development of the Russian transport industry]*. Omsk: SibADI Publ., 212.

14. Vardomskiy, L. B. (Ed.). (2013). *Transport i svyaz v novykh nezavisimyykh gosudarstvakh. Osobennosti i faktory razvitiya [Transport and communication in the new independent states. Features and factors of development]*. Moscow: Institute of Economics RAN Publ., 196.

15. Yakunin, V. I. (2006). *Politologiya transporta. Politicheskoe izmerenie transportnogo razvitiya [Transport political science. Political measurement of transport development]*. Moscow: Ekonomika Publ., 432.

16. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2014). *Formirovanie evolyotsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii [Development of evolutionary model of transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization]*. Moscow: IPR RAN Publ.; St. Petersburg: Nestor-Istoriya Publ., 800.

17. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2012). Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. P. 1. *Journal of Region Economy*, 1, 100-109.

18. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh., Medkov, A. A. (2012). Problems of economic security in Russian transportation and intermediate carrier infrastructure. P. 2. *Journal of Region Economy*, 2, 50-60.

19. Juhani, L. (2003). Transit Transport Between the European Union and Russia in Light of Russian Geopolitics and Economics. *Emerging Markets Finance and Trade*, 39(5), 27-57.

20. Otsuka, S. (2012). Central Asia's rail Network and Eurasian Land Bridge. *Journal Japan Railway and Transport Review*, 1, 48-49.

Authors

Tsvetkov Valery Anatolevich — Corresponding Member of RAS, Doctor of Economics, Professor, Head of the Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru).

Zoidov Kobilzhon Khodzhevich — PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor, Head of Laboratory, Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

Medkov Alexey Anatolevich — PhD in Economics, Leading Research Associate, Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: medkov71@mail.ru).

Ionicheva Valentina Nikolaevna — PhD in Economics, Senior Research Associate, Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: develop05@gmail.com).