

Экономика региона. — 2015. — № 4. — С. 249-259.
doi 10.17059/2015-4-20
УДК 330.01:338.47.656: 339.923

В. А. Цветков, К. Х. Зоидов, А. А. Медков, В. Н. Ионичева
Институт проблем рынка РАН (Москва, Российская Федерация)

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ НА ПОСТСОВЕТСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ. ЧАСТЬ II¹

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.

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

8.2. *Функционирование разрешительной системы при осуществлении трансграничных перевозок грузов на основе двусторонних и многосторонних межправительственных соглашений*

о международном автомобильном сообщении. На большей части постсоветского экономического пространства действует система двусторонних разрешений, при которой перевозчик получает документ, называемый «Разрешение на въезд грузового автомобиля» («дозвол»). Подобные разрешения выдаются министерством транспорта страны, в которую следует груз. В России

¹ Начало статьи в «Экономика региона» № 3, 2015.

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

организацией распределения двусторонних разрешений — «дозволов» — занимается специальная комиссия Министерства транспорта России (Минтранса РФ), а выдает документы Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)¹.

АСМАП прилагает усилия для обеспечения российских перевозчиков иностранными разрешениями по тем направлениям, где наблюдался повышенный спрос. Так, в 2013 г. во взаимодействии с Минтрансом РФ удалось достигнуть договоренности с соответствующими органами ряда стран о дополнительном получении более 34 тыс. иностранных разрешений, в том числе французских, чешских, румынских, латвийских и других. Впервые за много лет был осуществлен обмен разрешениями с Грузией и Туркменистаном².

Однако мало оформить и выдать разрешения, необходимо осуществлять контроль оппортунистического поведения экономических агентов. Прежде всего, речь идет об иностранных автоперевозчиках, которые работают на территории России без «дозволов», полагаясь на слабость контроля наличия разрешений, низкий размер штрафных санкций и коррупционность контролирующих должностных лиц.

По мнению, высказанному еще в 2013 г. руководителем компании международных грузовых перевозок ООО «Мертранс» В. Халеевым, «разрешительная система, призванная не допустить оккупации российского рынка иностранными перевозчиками, сбоит. Это приводит к тому, что в Россию практически беспрепятственно попадают польские (а только в этой стране более 160 тыс. автопоездов, готовых к международному трафику), прибалтийские и другие грузовики»³.

Выдача разрешений иностранным перевозчикам и контроль их наличия являются институтами защиты российских автотранспортных компаний, факторами, обеспечивающими рав-

новесие на рынке транспортных услуг. Однако на протяжении длительного времени обеспечение нормативными актами, требующимися для эффективного транспортного контроля за иностранными компаниями, было недостаточным. Размеры штрафов за отсутствие «дозвола» у иностранного перевозчика были крайне незначительными (2 тыс. руб.)⁴.

В целях повышения эффективности транспортного контроля в мае 2014 г. во втором чтении были приняты поправки к Федеральному закону № 127, наделяющему Федеральную службу по надзору в сфере транспорта дополнительными полномочиями, связанными с контролем за использованием разрешений иностранными перевозчиками. Увеличиваются и размеры штрафов.

Наиболее активной организацией, выступающей за эволюционное развитие института «дозволов» и усиление контроля оппортунистического поведения иностранных автоперевозчиков, является АСМАП. Одновременно с лоббистскими усилиями в органах власти эта организация совместно с контролирующими органами проводит акции по выявлению грузовых автомобилей из других государств, не имеющих разрешений на перевозки по российской территории, и привлечению к ответственности их водителей и владельцев.

В целях развития транзитных перевозок грузов необходимо активизировать практику заключения многосторонних соглашений о международном автомобильном сообщении, а также прилагать усилия по расширению практики получения многосторонних разрешений на перевозки, действительных во всех странах — участниках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Получение таких разрешений требует наличия в стране автотранспортных компаний, оснащенных по последнему слову техники, созданию которых необходимо оказать государственную поддержку.

8.3. Контроль габаритов и весовых параметров автомобилей. Совершенствование институциональной среды рыночной экономики требует внедрения и развития института оплаты проезда грузовых автомобилей в соответствии с потребностями дорожного хозяйства, восполняющего все затраты на строительство, реконструкцию, ремонт и содержа-

¹ Автомобильные грузоперевозки. Разрешение на въезд 19 января 2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://avtonovostidnya.ru/drugoe/avtomobilnyie-gruzoperevozki-razresheniya-vezd> (дата обращения: 15.03.2015).

² 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).

³ Любая работа — это созидание. Интервью с руководителем компании международных грузовых перевозок ООО «Мертранс» В. Халеевым // Международные автомобильные перевозки. 2013. № 3 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/3\(109\)_13/index2.html](http://www.map.asmap.ru/3(109)_13/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

⁴ Бизнес по-западному. Интервью с генеральным директором компании «Автоза-падтранс» М. Полуяновым // Международные автомобильные перевозки. 2013. № 6 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/6\(112\)_13/index2.html](http://www.map.asmap.ru/6(112)_13/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

ние автомобильных дорог. Элементами этого института являются:

- оплата проезда по федеральным и региональным автодорогам в соответствии с пройденным расстоянием при дифференциации стоимости проезда в зависимости от маршрутов и видов транспортных средств;

- развитие института платных дорог, предоставляющих автоперевозчикам конкурентные преимущества и дополнительные виды услуг;

- компенсация затрат на дорожное хозяйство в соответствии с налоговым законодательством;

- контроль весогабаритных норм и правил проезда по дорогам.

Ликвидация (сокращение) инфраструктурного неравенства будет способствовать переходу массовых видов грузов на железнодорожный и водный транспорт. Однако конкурентные преимущества автоперевозчиков обусловлены не только наличием инфраструктурного неравенства с другими видами транспорта. При перевозках грузов автомобилями «от двери до двери» транзакционные издержки значительно ниже, чем при использовании железнодорожного транспорта, особенно при перевозках штучных грузов на расстояния до 1000 км.

Несовершенство институциональной среды делает выгодной перевозку автотранспортом массовых грузов на расстояния до 12 тыс. км. Низкие барьеры входа на рынок и несовершенство контроля исполнения действующего законодательства приводят к массовому появлению нелегальных перевозчиков. По оценкам, размер ежегодного ущерба, наносимого дорогам России автотранспортом со сверхнормативным весом, достигает 3 % годового ВВП¹.

По данным директора ФКУ «Росдормониторинг» К. Угарова, «на территории РФ каждая третья грузовая перевозка, или около 35 % грузопотока, осуществляется с превышением установленных нормативов. Средний перевес составляет 40–45 %. Суммарный урон, который наносится такими перевозками государству в качестве вреда дорогам всех категорий, оценивается в колоссальную сумму — примерно в 2,5 трлн руб. ежегодно»². Требуется

ужесточение штрафных санкций и совершенствование методов контроля за деятельностью юридических и физических лиц.

В целях устранения инфраструктурной дискриминации на сети федеральных дорог создается система взимания платы с автомобилей грузоподъемностью более 12 т и сеть пунктов автоматизированного весогабаритного контроля. Положительным моментом является то, что в случае автоматической фиксации перевеса ответственность будет ложиться на собственника транспортного средства, а не на водителя. Это приведет к более эффективному наказанию экономических агентов за несоблюдение установленных норм и требований. Кроме того, автоматизация весового контроля сократит случаи злоупотреблений и вымогательства со стороны контролирующих лиц, свойственные функционированию естественного государства.

Однако лоббистская деятельность АСМАП привела к тому, что Минтранс России принял решение отложить введение платы за проезд по федеральным дорогам автомобилями грузоподъемностью более 12 т до ноября 2015 г. Кроме того, появилась возможность осуществления перевозок грузов с превышением весовых параметров до 2 % без оформления специального разрешения, а предельно допустимые осевые нагрузки должны быть установлены не на отдельную ось, а на группу осей.

8.4. Институционализация отношений грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика. Виды подвижного состава, маршруты движения, особенности перевозок, способы оплаты транспортных услуг фиксируются как в договорах на поставку товаров, заключаемых между грузоотправителями, грузополучателями и автотранспортными компаниями, так и в межгосударственных соглашениях. Существует практика разработки индивидуальных транспортных маршрутов.

Межгосударственными соглашениями регламентируется выполнение трансграничных (в том числе и транзитных) перевозок автомобильным транспортом только по заранее утвержденным сторонами маршрутам, дорогам (участкам дорог). Например, в годы существования СССР советским автомобилям не позволялось въезжать в Данию, а СССР разрешал проезд иностранных машин по своей территории согласно существующему перечню «открытых» дорог.

В настоящее время власти Китая отказываются допускать на территорию страны российских перевозчиков, ссылаясь на отсутствие со-

¹ Перевозки подорожают // Транспорт России. 2015. № 5 (29 янв.) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/avtomobilnye-dorogi/perevozki-podorozhayut.html> (дата обращения: 15.03.2015).

² Суммарный урон // Транспорт России. 2015. № 8 (19 февр.) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/bezopasnost/summarnyy-uron.html> (дата обращения: 15.03.2015).

гласованных обеими сторонами участков дорог на китайской и российской стороне для взаимного проезда транспортных средств двух стран после их транзита по территории Казахстана, что было предусмотрено соответствующими межправительственными соглашениями¹.

8.5. *Внутрифирменные формальные и неформальные правила организации трансграничных перевозок, контроль труда и отдыха водителей.* Зачастую образованию длительных очередей на пограничных пунктах пропуска способствует не только их низкая пропускная способность, но и несовершенство институциональной среды. При загруженности одного пункта пропуска таможенные органы рекомендуют перевозчикам выбирать другие маршруты следования. Однако водители не следуют этим рекомендациям, так как имеют ограничения по расходу топлива, установленные руководителями автотранспортных компаний². Кроме того, следуя на свободный пункт пропуска, можно столкнуться с ограничениями продолжительности труда водителя, предписывающими ему не двигаться, а отдыхать.

Зачастую внутрифирменные неформальные правила требуют от водителей грузовых автомобилей интенсивного труда без отдыха, что приводит к снижению безопасности дорожного движения. Усилия государственных властей направлены на контроль труда и отдыха водителей автотранспортных средств путем оснащения их тахографами, подающими сигнал остановки после истечения установленной нормы нахождения водителя за рулем.

Внедрение тахографов встречает сопротивление со стороны участников автотранспортного рынка, но, преимущественно, не по своей сути, а в связи с коротким сроком осуществления, дефицитом производителей сертифицированных приборов, их высокой стоимостью, отсутствием мест отстоя подвижного состава и неразвитостью придорожного сервиса. При этом международные перевозчики относятся с пониманием к этому шагу, потому что без си-

стемы контроля труда и отдыха водителя невозможно передвигаться по дорогам ЕС, особенно после 2018 г., когда такая система будет внедрена там повсеместно.

8.6. *Особенности конкурсных процедур выбора перевозчиков грузов.* В сфере трансграничных перевозок грузов российские транспортные предприятия проигрывают конкурентную борьбу иностранным компаниям. Так, автомобильные перевозчики Литвы, Латвии, Молдовы, Польши, Украины и Белоруссии предлагают цену за перевозку грузов на 10–20 %, а то и на 30 % ниже тарифов российских компаний. Региональными лидерами грузоперевозок на юге России пока являются иностранные компании, главным образом из ЕС, Турции, Ирана, Азербайджана, Казахстана (соотношение между ними и отечественными игроками составляет 60 к 40 %)³.

Девальвация рубля поможет несколько исправить положение, однако новым негативным фактором послужило введение взаимных экономических санкций Россией и странами ЕС. Нетарифным барьером на пути развития международных перевозок автомобильным транспортом является введение в 2012 г. утилизационного сбора, увеличивающего, наряду с высокими кредитными и лизинговыми процентными ставками, финансовую нагрузку на автотранспортные предприятия.

Грузовую базу российских автомобильных компаний сокращают и особенности функционирования такого института, как выбор трансграничных перевозчиков на конкурсной основе. При выборе транспортной компании иностранный экспедитор устраивает тендер на самую низкую стоимость перевозки. При наличии неравных конкурентных условий российские компании проигрывают в этой борьбе. Примечательно, что такая же процедура применяется и при перевозках грузов для нужд российского государства и с использованием кредитных ресурсов банков с государственным участием.

Для решения этой проблемы генеральный директор ООО «Выбор Интранс», член правления АСМАП С. Алейников предлагает законодательно запретить заключение таких договоров без проведения российскими получателями грузов тендеров на оказание международных автомобильных услуг среди отечественных перевозчиков по месту нахождения получателя

¹ На обочине Шелкового пути // Международные автомобильные перевозки. 2014. № 1 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/1\(113\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/1(113)_14/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

² Согласно исследованиям ведущих автопроизводителей, 70 % экономии топлива зависит от качества машины, а 30 % — от профессионализма водителя. См. От двери до двери. Интервью с генеральным директором СП ЗАО «Балтком Лайнз» С. Андрусом // Международные автомобильные перевозки. 2013. № 4 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/4\(110\)_13/index2.html](http://www.map.asmap.ru/4(110)_13/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

³ Санкционный объезд // Эксперт-Юг. 2014. № 41–42 (331) (13 — 26 окт.) [Электронный ресурс]. URL: http://expert.ru/south/2014/42/sanktsionnyj-ob_ezd/ (дата обращения: 15.03.2015).

груза внутри России. Или сразу прописывать, что участие российских перевозчиков должно составлять, к примеру, 50 или 70 %»¹.

Другим вариантом решения проблемы является привлечение иностранного соучредителя, а также полный или частичный выход транспортной компании из-под российской юрисдикции. Так, по словам генерального директора СП ЗАО «Балтком Лайнз» С. Андруса, его компания является частью международной сети ULS GLOBAL (Universal Logistics Systems), которая объединяет транспортные, экспедиторские и логистические компании в России, Италии, Германии, Испании, Турции, Эстонии, Финляндии, Казахстане, Китае и США. В связи с тем, что учредителем СП является зарубежная фирма, у компании есть возможность брать автомобили в лизинг по европейским процентным ставкам. Кроме того, нахождение в составе холдинга ULS GLOBAL позволило компании заключить долгосрочное соглашение с паромной линией по маршруту Эстония — Россия, что позволило избежать задержек на границе в ожидании таможенного контроля².

9. Институциональные особенности перевозок грузов по отдельным транспортным направлениям

9.1. Особенности перевозок грузов автомобильным транспортом в Китай, в том числе через территорию Казахстана. Проблемы институционального оформления взаимных интересов. Несмотря на начало функционирования с 1 января 2015 г. Евразийского экономического союза, институциональное оформление единого транспортного пространства стран-участников 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, включающей следующие элементы:

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

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 бизнесменам³.

В результате совместной деятельности этих сил администрация Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР приняла решение с июля 2013 г. закрыть российским перевозчикам въезд на территорию СУАР с территории Казахстана⁴. 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 (Китай — Казахстан — Россия) соглашения вряд ли возможно, поскольку Китай не предоставляет права осуществления транзитных перевозок по своей территории никому из иностранных транспортников⁵.

9.2. Использование и развитие транзитного потенциала Калининградской области: проблемы и перспективы. Реанимация программы «2К». Совершенствование институционально-организационной среды трансграничных пе-

¹ Логистика, объединяющая страны. Интервью с директором по продажам ОАО «РЖД Логистика» П. Лаговым // РЖД-Партнер. 2015. 20 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/logistika--obediniyaiushchaia-strany/> (дата обращения: 15.03.2015).

² От двери до двери. Интервью с генеральным директором СП ЗАО «Балтком Лайнз» С. Андрусом // Международные автомобильные перевозки. 2013. №4 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/4\(110\)_13/index2.html](http://www.map.asmap.ru/4(110)_13/index2.html) (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 До июля 2013 г. российские автоперевозчики могли ездить на территорию Китая, хотя это и было связано с трудностями, доставлять груз и получать обратную загрузку в пунктах пропуска Зимунай — Майкапчагай, Тачен — Бахты.

⁵ На обочине Шелкового пути // Международные автомобильные перевозки. 2014. №1 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.map.asmap.ru/1\(113\)_14/index2.html](http://www.map.asmap.ru/1(113)_14/index2.html) (дата обращения: 15.03.2015).

ревозок грузов особенно актуально для российского полуэксклава — Калининградской области. В дальнейшем именно поддержка транспортных коммуникаций станет основным фактором развития региона в составе Российской Федерации.

Дело в том, что 1 апреля 2016 г. заканчивается период, когда предприятия Калининградской особой экономической зоны (ОЭЗ) могли без уплаты таможенных пошлин поставлять на рынок Таможенного союза продукцию, произведенную с использованием импортных компонентов. Способы их государственной поддержки должны соответствовать правилам ВТО. Одним из направлений адаптации экономики области к новым условиям является развитие транспортно-дорожного комплекса.

Девальвация рубля усилила конкурентные преимущества паромной переправы Усть-Луга — Балтийск, тарифы на услуги которой формируются в рублях в отличие от железнодорожных тарифов на перевозки грузов через территорию Литвы. В настоящее время в Госдуме РФ рассматривается законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон “Об Особой экономической зоне в Калининградской области” и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации». Одним из пунктов законопроекта предусматривается установление отдельного порядка совершения таможенных операций в отношении товаров Таможенного союза, перемещаемых морским транспортом между автомобильно-железнодорожно-паромным терминалом морского порта Калининград в Балтийске и морским портом Усть-Луга¹.

В мае 2010 г. между АО «Литовские железные дороги» и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о сотрудничестве в области интермодальных железнодорожных перевозок по направлению Клайпеда / Калининград — Москва (проект «2К»). Согласованная тарифная политика должна была объединить два порта в один транспортный коридор. Однако цель не была достигнута, прежде всего, потому, что литовская сторона, не заинтересованная в развитии проекта «2К», стремилась (стремится и будет стремиться) переориентировать грузы на собственные порты.

Реализация проекта «2К» может происходить и в рамках инициатив частных компаний. Так, совместными планами ОАО «Первая грузо-

¹ Переправа лучше транзита // Гудок. 2015. 11 февр. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newsaper/?ID=1254203&archive=2015.02.11> (дата обращения: 15.03.2015).

вая компания» (ПГК, Россия) и АО «Литовские железные дороги» (Lietuvos gelezinkeliai, ЛЖД) на 2015 г. предусмотрено привлечение дополнительной грузовой базы. Для этого были согласованы условия технического обслуживания и ремонта подвижного состава ПГК в Литве, утверждены объемы транзитных перевозок грузов основных клиентов ПГК через ЛЖД и подготовлено двустороннее соглашение о комплексном транспортно-экспедиционном обслуживании в Литве. По словам генерального директора ПГК О. Букина, сотрудничество двух компаний даст возможность развивать перспективные направления в порты Калининграда и Клайпеды².

Усложнение таможенных процедур может быть неявно обусловлено политическими мотивами. Так, с 11 сентября 2013 г. ФТС России ужесточила проверки литовских грузов. Грузы, перевозимые транспортом с литовскими номерами, на внутренних российских таможенных постах стали досматриваться с полной выгрузкой и проверкой всех товаров, а также изъятием образцов на экспертизу. Ужесточение таможенных процедур может стать ответом на провал программы «2К», которая предполагала унификацию железнодорожных тарифов на территории Литвы для перевозки грузов из России, Белоруссии и Казахстана в порты Клайпеда и Калининград³.

Развитию региона в качестве транзитной территории будет способствовать решение Министерства транспорта РФ о снятии ограничений для аэропорта Калининграда на перелеты пятой степени свободы. Это даст возможность российским и иностранным авиакомпаниям использовать Калининград как транзитный узловой аэропорт, в том числе для перевозок высокоценных грузов.

10. Проблемы и перспективы создания сопряженной таможенной системы стран ЕАЭС и Евросоюза в целях развития трансграничных перевозок грузов

Функционирование таможенной системы России, сопряженной со странами Евросоюза, предполагает выполнение трехлетней программы «Создание единой автоматизированной информационной системы контроля та-

² ПГК и Литва обсудили новый план // Гудок. 2015. 18 февр. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1255417&archive=2015.02.18> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Литовский бред про некий груз. 18.09.13. [Электронный ресурс]. URL: <http://infranews.ru/novosti/politika/34862-litovskij-bred-pro-nekij-gruz/> (дата обращения: 15.03.2015).

моженного транзита государств — членов ЕврАзЭС», связанной с новой компьютеризированной транзитной системой (NCTS), используемой странами Евросоюза.

Принятое в ноябре 2010 г. решение Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества «О Межгосударственной целевой программе „Создание единой автоматизированной информационной системы контроля таможенного транзита государств — членов Евразийского экономического сообщества”» привело к выделению на создание этой системы 212,8 млн руб. По состоянию на середину 2014 г. данная программа не была реализована полностью, кроме прочих причин, из-за несогласованности работы российских государственных органов и неготовности их информационных систем к интеграции друг с другом.

По мнению руководителя ФТС России А. Бельянинова, Европейский союз и Таможенный союз стараются сблизить системы таможенного оформления при транзите товаров, но полностью их унифицировать не смогут, так как «наши требования по заполнению так называемых информационных полей несколько шире, чем в Европейском союзе»¹.

Еще одним примером формирования сопряженной институциональной среды является намерение использовать при перевозках через границу России и Финляндии при кодировке груза в накладной гармонизированной системы, обеспечивающей соответствие наименований перевозимых товаров Международной стандартной товарной классификации.

Заключение. Основные выводы и предложения

Выявленные институционально-организационные особенности трансграничных перевозок грузов на постсоветском экономическом пространстве и в сообщении с сопредельными государствами и интеграционными объединениями позволяют сделать ряд выводов и предложений, касающихся направлений институциональной эволюции в этой области.

1. Развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала России и других государств — участников ЕАЭС могут и должны стать значимыми источниками доходов хозяйствующих субъек-

тов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивами производственно-технологической модернизации и институционально-организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений.

2. Важнейшим направлением институциональной эволюции является внедрение обесличенных форм пограничного и таможенного контроля с применением информационных технологий в целях упрощения трансграничных перевозок грузов.

3. Наблюдаемые в России признаки естественного государства обуславливают высокое значение в международных перевозках крупных транспортных компаний, тесно связанных с государством: ОАО «РЖД», ПАО «ТрансКонтейнер», ОАО «РЖД-Логистика», ОТЛК и др. Представляется, что на данном этапе только такие компании и 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.

4. Эффективным способом снижения транзакционных и трансформационных издержек перевозочного процесса является создание и (или) приобретение 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.

5. 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 совпадали. Это позволит избежать расходов на накопление партий и пересортировку грузов для выполнения требований по условной длине². Решение данного

¹ ЕС и ТС не смогут полностью унифицировать транзитные системы — глава ФТС // РЖД-Партнер, 15.01.2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/es-i-ts-ne-smogut-polnost'iu-unifitsirovat'-tranzitnye-sistemy---glava-fts/> (дата обращения: 15.03.2015).

² Логистике — новый уровень // Транспорт России. 2014. № 23 (5 июня) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.>

вопроса может стать одним из пунктов «мега-сделки» ЕС-ЕАЭС¹.

6. 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 стимулировать 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»².

7. 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 г. был подписан трехсторонний план сотрудничества государственных органов Сербии и Венгрии с Национальной комиссией по развитию и реформам КНР (NDRC), 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 долл. для стран Центральной и Восточной Европы³.

transportrussia.ru/logistika/logistike-novyy-uroven.html (дата обращения: 15.03.2015).

¹ Винокуров Е. Мегаделка двух союзов // Известия. 2014. 2 окт. [Электронный ресурс]. URL: <http://izvestia.ru/news/577439> (дата обращения: 15.03.2015).

² Логистика, объединяющая страны. Интервью с директором по продажам ОАО «РЖД Логистика» П. Лаговым // РЖД-Партнер. 2015. 20 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/logistika--obediniashchaia-strany/> (дата обращения: 15.03.2015).

³ Первый проект фонда // Гудок. 2015. 04 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253051&archive=2015.02.04>. (дата обращения: 15.03.2015).

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.

8. 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 РФ проекте постановления «О внесении изменений в федеральную целевую программу „Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)”» в 2015–2018 гг. 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 маршрута прохождения коридора⁴.

9. В области институционального оформления рынка перевозок грузов автомобильным транспортом действуют две противоположные тенденции. Развитию рыночных отношений будет способствовать организация биржи автотранспортных услуг в международном сообществе или применение биржевых принципов при выборе перевозчика. Но для эффективной работы этого института требуется выравнивание конкурентных позиций российских и иностранных компаний.

В то же время, государственная поддержка национальных предпринимателей требует выработки механизма, обеспечивающего паритет российских и иностранных перевозчиков, хотя бы в области транспортировки грузов для государственных нужд и/или приобретаемых 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.

10. В целом можно отметить, что институционально-организационное обеспечение эффективных трансграничных (прежде всего, таможенных) процедур имеет важнейшее зна-

⁴ Средства из федерального бюджета заново распределены в госпрограмме // Гудок. 2015. 04 февр. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1253053&archive=2015.02.04> (дата обращения: 15.03.2015).

чение 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.

Как отмечает М. Холоша, «наличие транзита — это показатель совместимости транспортных систем, эффективности других видов перевозок (внутренних, экспортных и импортных) и транспортной системы в целом, конкурентоспособности перевозок на общих маршрутах, что особенно важно для открытого рынка» [1]. Транзит отражает транспортную привлекательность России и уровень ее интеграции в международный транспорт. Автор утверждает, что «транзит нужно всего лишь „не отпугнуть” и дать ему возможность идти там, где он „просится”. Это — все что нужно! Тогда он сам пойдет». При этом конкурентоспособность трансграничных процедур оказывает «влияние на товародвижение значительно сильнее тех возможностей, которые есть у моряков, портовиков, автоперевозчиков и железнодорожников вместе взятых» [1].

К сожалению, нельзя не согласиться с Э. Райнертом, который пишет: «Как утверждали ученые, исследовавшие во времена Возрождения и Просвещения феномен Голландии и Венеции (сегодня мы расширили бы этот список Японией и Швейцарией), в лотерею ресурсов везет тем, у кого нет ресурсов. Страна вынуждена искать искусственное, созданное человеком сравнительное преимущество, не давая ему пользоваться преиму-

ществом природного происхождения, которое, как правило, несет убывающую отдачу» [2, с. 218]. «Чем серьезнее географические и климатические недостатки, тем сильнее промышленность нуждалась в защитных барьерах. Удаленность от других стран и дороговизна транспортных перевозок служили промышленности естественной защитой» [2, с. 267].

В заключение хотелось бы вернуться к тезису «В естественных государствах все крупные экономические организации с необходимостью являются и политическими» [3, с. 445]. Нельзя не согласиться с утверждением, что «с точки зрения норм и ценностей порядков открытого доступа естественные государства могут представляться коррумпированными, но это коррупция является существенной частью функционирования социального порядка» [3, с. 446].

С сожалением можно констатировать, что «естественные государства, в которых господствующая коалиция постоянно перетасовывает ренту и привилегии по мере изменения обстоятельств, по определению не способны установить верховенство права» [3, с. 414].

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что механизмы функционирования естественного государства позволяют генерировать и присваивать доходы (ренту) от оказания услуг по трансграничным (в том числе транзитным) перевозкам грузов. Вполне возможно, 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 [4–8].

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. Холоша М. Российский транзит под разными углами зрения // Морские порты. — 2010. — № 6. — С. 38–44.
2. Райнерт Э. С. Как богатые страны стали богатыми, и почему бедные страны остаются бедными / Пер. с англ. Н. Автономовой; под ред. В. Автономова; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — 2-е изд. — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. — 384 с.
3. Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст 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.

4. Гавриленко Н. Г. Особенности циклического развития транспортного комплекса России. — Омск: СибАДИ, 2011. — 212 с.
5. Транспорт и связь в новых независимых государствах. Особенности и факторы развития / Под общ. ред. д-ра экон. наук Л. Б. Вардомского. — М: ИЭ РАН, 2013. — 196 с.
6. Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. — 800 с.
7. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. — М.: Экономика, 2006. — 432 с.
8. 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.

Информация об авторах

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

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

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

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

Ekonomika regiona [Economy of Region]. — 2015. — № 4. — pp. 249-259.

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 2

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 showed.

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 become the locomotive of industrial and technological modernization as well as institutional and 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

Acknowledgments

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. Kholosha, M. (2010). Rossiyskiy tranzit pod raznymi uglami zreniya [Russian transit under different points of view]. *Morskie porty [Seaports]*, 6, 38–44.
2. Reinert, E. S. (2014). *Kak bogatyie strany stali bogatymi, i pochemu bednyye strany ostayutsya bednymi [How rich countries got rich and why poor countries stay poor]*. Trans. from English by Avtonomova N. In: Avtonomov V. (Ed.). 2nd ed. Moscow: HSE Publ., 384.
3. North, D. C., Wallis J. J. & Weingast, B. R. (2011). *Nasilie i sotsialnyye poryadki. Kontseptualnyye ramki dlya interpretatsii pismennoy istorii chelovechestva [Violence and social orders: a conceptual framework for interpreting recorded human history]*. Trans. from English by Uzlaner D., Markov M., Raskov D., Raskova A. Moscow: Institut Gaydara Publ., 480.
4. Gavrilenko, N. G. (2011). *Osobennosti tsiklicheskogo razvitiya transportnogo kompleksa Rossii [Features of cyclic development of the Russian transport complex]*. Omsk: SibADI Publ., 212.
5. 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: IE RAN Publ., 196.
6. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2014). *Formirovanie evolyutsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii [Development of the evolutionary model of the Russian transport and transit system in the conditions of integration and globalization]*. Moscow: IPR RAN Publ.; SPb Publ.; Nestor-Istoriya Publ., 800.
7. Yakunin, V. I. (2006). *Politologiya transporta. Politicheskoye izmerenie transportnogo razvitiya [Transport political science. Political measurement of transport development]*. Moscow: Ekonomika Publ., 432.
8. 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.

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 the RAS (47, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: develop05@gmail.com).