

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(НИУ «БелГУ»)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛГОРОДСКОЙ
ОБЛАСТИ**

Дипломная работа
студента заочной формы обучения, группы 09001365
специальности 38.05.02 Таможенное дело
Гайворонского Арнольда Владиславовича

Научный руководитель
кандидат социологических наук,
доцент Гайдукова Г. Н.

Рецензент

БЕЛГОРОД 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА	10
1.1. Сущность и содержание транзитного потенциала региона	10
1.2. Нормативно-правовое обеспечение развития транзитного потенциала региона	24
ГЛАВА 2. ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ	38
2.1. Анализ сложившейся системы развития транзитного потенциала Белгородской области	38
2.2. Направления развития транзитного потенциала Белгородской области	55
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	66
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	71
ПРИЛОЖЕНИЯ	81

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В настоящее время наблюдающиеся повсеместно в мире процессы ускорения экономической глобализации, тенденции к усилению внешнеэкономических связей между странами и регионами, а также ежегодный прирост объёмов международной торговли способствуют возрастанию роли института международного транзита как особой формы перемещения транспортных потоков. При этом можно констатировать превращение транзитных возможностей страны, выражаемых в научной литературе с помощью экономической категории «транзитный потенциал», в один из важнейших ресурсов национальной экономики. К числу экономических выгод, получаемых транзитным регионом, следует отнести прямые денежные поступления от логистического и придорожного сервиса, инвестиции на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, техники и технологий. Наряду с экономическими выгодами развитие транзита имеет важный геополитический аспект: высокий уровень реализации транзитного потенциала выступает надёжным средством усиления влияния страны на международной арене.

Белгородской области необходимо извлечь максимальные выгоды из своего геостратегического положения, развивая свой транзитный потенциал и совершенствуя свою систему транспортно-логистическую инфраструктуру. Региону необходимо проводить прагматичную, продуманную протекционистскую политику, предоставляя преференции участникам ЕАЭС. При этом надо учитывать не только сиюминутную экономическую выгоду от определенного проекта, но и долговременные выгоды от стимулирования сотрудничества в рамках ЕАЭС для экономики Белгородской области и РФ в целом.

Таким образом, актуальность темы исследования обусловлена необходимостью изучения и развития транзитного потенциала региона. В

условиях возрастающей интенсивности торговли между странами и осуществлением перевозок товаров эффективная транспортно-логистическая структура является основой для развития транзитного потенциала страны и регионов, а работа таможенных органов выступает ее составляющим элементом.

На сегодняшний день транзитные перевозки товаров имеют широкий спектр направлений, охватывающий территории многих стран. При этом на постоянной основе растет потребность рынка в оперативном оформлении грузов и в их быстрой доставке до конечного потребителя. В этой связи вопрос развития и максимального использования возможностей транзитного потенциала России и ее регионов имеет важнейшее значение.

В целях эффективного развития транзитного потенциала ФТС России проводит комплекс мероприятий, направленных на: внедрение электронного документооборота при транзитных перевозках товаров и применение современных технологических решений при контроле за их осуществлением; автоматизацию таможенных операций (авторегистрация), совершаемых при транзите товаров; совершенствование и оптимизацию контроля за осуществлением транзитных перевозок товаров, в т. ч. во взаимодействии с таможенными службами государств-членов ЕАЭС¹.

Степень изученности темы. Актуальность регулярной оценки транзитного потенциала Российской Федерации, в целом, и Белгородской области, в частности, с обоснованием путей его динамичного развития обусловлена выгодным экономико-географическим положением страны на пересечении ключевых транспортных маршрутов Евроазиатского континента. Отдельные элементы теоретических основ развития транзитных перевозок и их логистического обслуживания сформированы в трудах зарубежных и отечественных учёных. В их числе можно выделить таких авторов, как Н.О. Дунаева, О.Н. Ларин, Р.Г. Леонтьев, А.Л. Орлов,

¹ Сорокин В. В., Афонин Д. Н. Разработка концептуальной модели развития технических средств GPS-мониторинга и контроля состояния товаров и грузов при таможенном транзите // Бюллетень информационных технологий. 2019. Т. 3. № 1 (9). С. 45.

С.М. Резер, А.П. Суходолов, Ю.В. Шишков, Н.Н. Шумский, Ю.А. Щербанин и другие¹.

Отдельные вопросы организации транзитных перевозок и проблемы реализации региональных транзитных возможностей в литературе освещены в научных трудах исследователей-экономистов, таких как А.Э. Вартазарова, З.К. Зоидов, К.Х. Зоидов, М.С. Комов, А.А. Медков, И.В. Охотников, А.С. Пылин, В.А. Тимофеев, Л.А. Шведов².

М.А. Асаул, Д.Н. Афонин, Л.Б. Вардомский, А.Ю. Кнобель, И.В. Медведев, А.Е. Мохов, С.М. Соколов, В.В. Сорокин, М.О. Тураева³

¹ Дунаева Н. О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала: монография. М., 2015; Ларин О. Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 4 (43); Леонтьев Р. Г., Орлов А. Л. Транзитный потенциал транспорта Дальнего Востока Российской Федерации (гипотезы и реалии): монография. Хабаровск, 2015; Резер С. М. Об институциональных мерах поддержки транзитных перевозок // Транспорт: наука, техника, управление. 2018. № 5; Суходолов А. П. Предпосылки, этапы и перспективы развития транспортного комплекса Сибири и Иркутской области // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2015. № 25 (т. 3); Шишков Ю. В. Кризис Евразии: выводы для архитекторов ЕвразЭС // Мировая экономика и международные отношения. 2014. № 6; Шумский Н. Н. Институциональные механизмы интеграции в Содружестве Независимых Государств // Журнал международного права и международных отношений. 2014. № 1; Щербанин Ю. А. Развитие мировых транспортных коммуникаций: геополитика, инфраструктура, риски // Логистика: Современные тенденции развития: материалы XV Международной научно-практической конференции. 2016.

² Вартазарова А. Э. Бизнес-процессы логистического индустриального парка транзитного региона // Российский экономический журнал. 2018. № 1; Зоидов З. К., Зоидов К. Х., Медков А. А. Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: монография. М., 2017; Комов М. С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки. 2018. № 5. Т. 10; Охотников И. В., Шведов Л. А. Проблемы развития международных транспортных коридоров и транзитного потенциала России // Транспортное дело России. 2018. № 5; Пылин А. С. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал // Постсоветских материк. 2018. № 4 (4); Тимофеев В. А. Перспективы развития транспортно-логического кластера в Белгородской области // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2016. № 4.

³ Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 2 (75); Афонин Д. Н., Сорокин В. В. Разработка концептуальной модели развития технических средств GPS-мониторинга и контроля состояния товаров и грузов при таможенном транзите // Бюллетень информационных технологий. 2019. Т. 3. № 1 (9); Вардомский Л. Б. Вопросы географии транзитных коммуникаций в странах ЕАЭС // Региональные исследования. 2018. № 2 (60); Кнобель А. Ю. Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия // Вопросы экономики. 2015. № 3;

посвятили свои исследования рассмотрению вопросов развития транзитных коммуникаций и единого транспортного пространства в странах ЕАЭС.

Проблемы осуществления таможенного контроля за таможенных транзитом стали предметом исследования А.С. Дюкарева, Р.А. Лаптева, В.А. Расколенко, А.В. Седос и другие¹.

При этом ряд проблем рассматриваемой темы всё ещё остаются нераскрытыми и в недостаточной степени исследованными. В частности, представляется необходимым формирование единого комплекса методического обеспечения для исследования транзитного потенциала региона в контексте его ретроспективной динамики, текущего состояния и перспектив развития.

Проблема дипломного исследования заключается в объективно сложившемся противоречии между необходимостью развития транзитного потенциала условиях возрастающей интенсивности торговли стран-членов ЕАЭС с другими государствами и недостаточной разработанностью методов решения данной задачи на региональном уровне.

Объектом исследования выступает транзитный потенциал региона.

Предметом исследования – механизмы взаимодействия органов государственной власти Белгородской области, Белгородской таможни и участников внешнеэкономической деятельности при развитии транзитного потенциала региона.

Медведев И. В. Институциональные основы развития транзитного потенциала и экономической интеграции в ЕАЭС // Национальные интересы приоритеты и безопасность. 2019. Т. 15. № 1; Соколов С. М. Развитие мультимодальных перевозок как направление совершенствования транзитного потенциала Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. 2018. № 4; Тураева М. О. Новые реалии Евразийского транспортного пространства // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 3.

¹ Дюкарева А. С., Лаптев Р. А. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами // Вопросы экономики и управления. 2016. № 3; Расколенко В. А. Таможенная процедура таможенного транзита: сущность и условия применения // Молодой ученый. 2016. № 10; Седос А. В. Особенности таможенного контроля при применении таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых по таможенной территории Евразийского экономического союза // Бюллетень инновационных технологий. 2018. Т. 2. № 1 (5).

Целью дипломной работы является разработка рекомендаций по развитию транзитного потенциала Белгородской области.

Достижение поставленной цели требует постановки и дальнейшего решения следующих **задач**:

1. Рассмотреть организационно-правовые основы исследования транзитного потенциала региона.
2. Изучить нормативно-правовое обеспечение развития транзитного потенциала региона.
3. Проанализировать сложившуюся систему развития транзитного потенциала Белгородской области.
4. Предложить направления совершенствования системы развития транзитного потенциала Белгородской области.

В качестве **теоретико-методологической основы** исследования выступают основные положения системного и процессного подхода, изложенного в исследованиях: Н.А. Ковалевского, И.И. Маховой, И.В. Овчинского, Е.В. Робчинского, С.М. Уварова, В.С. Федосова ¹, позволившего рассмотреть развитие транзитного потенциала региона, как систему, изменяющуюся в результате взаимодействия отдельных элементов с внешней средой.

При проведении исследования были использованы такие научные **методы**, как анализ, синтез, сравнение, наблюдение, аналогия, а также методы сравнительного анализа. В аналитической части работы использованы прикладные экономико-статистические методы. Важную роль в процессе исследования играли методы сравнительного анализа и анализа статистических данных Федеральной таможенной службы России.

¹ Ковалевский Н.А. Сущность таможенных процедур и факторы их развития // Таможенный вестник. 2016. № 11; Махова И.И. О правовом содержании разрешения в таможенных режимах переработки // Таможенное дело. 2017. № 9; Овчинский И.В. Правовая модель для таможенных процедур // Таможенные новости. 2015. № 1; Робчинский Е.В. Таможенные процедуры и их сущность // Вестник Нижегородского государственного университета. 2017. № 3; Уварова С.М. Основы таможенного дела. М., 2017; Федосова В.С. Взаимодействие таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности : монография. М., 2015.

Эмпирической базой исследования послужили:

- международные нормативно-правовые акты¹;
- федеральные нормативно-правовые акты²;
- приказы Федеральной таможенной службы³;
- нормативно-правовые акты Белгородской области⁴.

Научно – практическая значимость исследования заключается в том, что основные положения и выводы представленного исследования

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, подписанному в г. Москве 11.04.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 12.01.2019); Договор о Евразийском экономическом союзе : подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. (ред. от 11.04.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 12.01.2019); Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2018 - 2020 годы: Решение Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 г. № 3 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 12.01.2019).

² О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 12.01.2019); О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 12.01.2019); Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»] : Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. от 28.11.2017) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 12.01.2019).

³ О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» : Приказ ФТС РФ от 1 октября 2008 г. № 1221 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 12.01.2019).

⁴ Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области [Электронный ресурс] : постановление Правительства Белгородской области от 25 января 2010 г. № 27-пп (ред. от 25.03.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 12.01.2019); Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области»: Постановление Правительства Белгородской обл. от 28 октября 2013 г. № 440-пп (ред. от 04.02.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 12.01.2019).

уточняют позиции системного подхода к развитию транзитного потенциала региона. Результаты данного исследования способны повысить эффективность проведения таможенной процедуры таможенного транзита и определить основные направления дальнейшего развития транзитного потенциала Белгородской области.

Структура дипломной работы. Работа состоит из введения, двух разделов, четырех параграфов, заключения, списка источников и литературы, приложений.

ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

1.1. Сущность и содержание транзитного потенциала региона

В современных экономических условиях развитие и модернизация транспортной инфраструктуры является важнейшим условием устойчивого роста региональной экономики. Современные теоретические и научно-практические исследования не предоставили достаточно и в полной мере оснований для понятийного и методического аппарата необходимого для формирования единого транспортного пространства в регионах и реализации их транзитных возможностей поскольку в большинстве интеграционных объединений процесс создания общего регионального транспортного пространства находится на этапе становления. В этих условиях появляется необходимость в развитии экономических категорий, которые могут быть положены в основу использования региональных транзитных возможностей и формирования механизма объединения национальных транспортных систем.

Развитие международных и региональных транспортных потоков, а также реализация транзитных возможностей стран-участниц Евразийского экономического союза (ЕАЭС) потенциально могут выступать значимыми дополнительными статьями доходов предприятий, национальных бюджетов и граждан, а также движущей силой производственно-технологической модернизации, организационной и институциональной эволюции экономических систем государств и интеграционных объединений.

Для обоснования этого подхода и развития научно-теоретических и практических задач необходимо рассмотрение понятий «транзитная экономическая система» и «транзитный потенциал». С позиции создания общего транспортного пространства и экономического развития регионального интеграционного объединения под «транзитной

экономической системой» будем понимать хозяйственную систему, при которой платежи, взимаемые за перемещение по территории региона транспортных потоков и за услуги по транзитной транспортировке формируют значительную долю доходов национальных бюджетов, предприятий и населения на территории интеграционного союза, одну из основ повышения их уровня прибыли¹.

В настоящее время, становление и развитие транзитной экономической системы региона происходит в процессе реализации его транспортно-транзитного потенциала (ТТП) и сопровождается организационной, институциональной, производственно-технологической модернизацией народного хозяйства, выходом соответствующих стран на передовые позиции. Исходя из методологической необходимости и особенностей функционирования транзитной экономической системы необходимо определить сущность категории «транзитный потенциал».

Так, например, А.Л. Орлов и Р.Г. Леонтьев полагают, что транзитный потенциал – это существующие и нереализованные возможности, наличие основных производственных фондов и обеспеченность главными видами ресурсов транспортного комплекса государства, которые показывают необходимый объём его предложения на рынке транспортных услуг для внешнего потребителя².

Раскроем сущность транзитного потенциала как экономического фактора с присущими ему отличительными признаками, возможностью реализацией и определённой структурой. В специальной научной литературе категория «транзит» рассматривается как «перемещение из одной точки назначения в другую через промежуточные пункты»³.

¹ Медков А. А., Зоидов К. Х. Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I // Проблемы рыночной экономики. 2016. № 1. С. 64.

² Леонтьев Р. Г., Орлов А. Л. Транзитный потенциал транспорта Дальнего Востока Российской Федерации (гипотезы и реалии): монография. Хабаровск, 2015. С. 33.

³ Комов М.С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // Вестник Евразийской науки. 2018. № 5. Т. 10. С. 3.

Применительно к транспортно-логистической системе конкретной страны под транзитным потенциалом следует понимать «совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих возможности данной страны по оказанию транспортно-логистических и иных сопутствующих услуг в целях обслуживания международных транзитных потоков грузов и пассажиров, следующих по ее территории»¹.

С позиции, предложенной и рассмотренной выше, транзитной экономической системы транзитный потенциал позволяет странам-участницам интеграционного объединения включиться в систему международных экономических отношений, обеспечивая совершенствование технологической составляющей, получение дополнительных импульсов к развитию региона. Говоря о транзитном потенциале национальной экономики в условиях роста потребности в трансграничных перевозках и возрастающей интенсивности международных перевозок, мы будем считать способность при наличии необходимых ресурсов обслуживать международные транспортные потоки, стимулируя при этом экономический рост страны, в частности и экономическое развитие региона в целом, повышая доходы от экспорта.

В силу того, что по причине различного территориального положения стран структура региональных транзитных перевозок также различна, и с учётом разницы в социально-экономическом развитии и отраслевой специализации государств, с позиций функционального подхода предложим следующие виды транзитных перевозок:

1. Перевозки, выходящие за границы территории региона: межрегиональные транзитные перевозки.

2. Перевозки, которые осуществляются на территории конкретного региона (в пределах границ стран-участниц интеграционного союза): внутрирегиональные транзитные перевозки.

¹ Кириллова А. Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 2 (75). С. 51.

Исследователь Суходолов А.П. полагает, что транзитный потенциал есть «возможность транспортировки различными государствами по территории данной страны грузов перемещения по территории страны грузов третьих стран под контролем таможенного ведомства без уплаты налогов и таможенных пошлин»¹. Наиболее содержательное с экономической точки зрения определение транзитного потенциала: «транзитный потенциал есть совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок через свою территорию»².

Однако, следует отметить, что в большинстве научных работ транзитный потенциал анализируется в широком смысле и не исследуется его содержание с точки зрения экономического ресурса, приносящего доход его владельцу – государству (национальной экономике).

Таким образом, под транзитным потенциалом необходимо понимать совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства (региона) предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок по своей территории и выступающих источником дохода для хозяйствующих субъектов и страны в целом.

Транспортный комплекс оказывает комплексное влияние на региональные интеграционные процессы в целом и экономическое развитие региона в частности, как на макроуровне, так и применительно к отдельным предприятиям и корпорациям, которые и определяют использование объектов транспортной системы. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств-участников интеграционного союза формирует один

¹ Суходолов А. П. Предпосылки, этапы и перспективы развития транспортного комплекса Сибири и Иркутской области // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2015. № 25. Т. 3. С. 397.

² Об утверждении «Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» : Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 г. № 725 // // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 12.01.2019).

из источников их дохода и является важнейшей составляющей транзитной экономической системы.

Представляется закономерным проведение комплексного анализа транзитных возможностей региона осуществлять в рамках трёх следующих относительно самостоятельных этапов исследования:

- анализ ретроспективной динамики транзитного потенциала региона;
- оценка текущей степени реализации принципов транзитной привлекательности национальной транспортно-логистической системы страны;
- прогнозирование ключевых объёмных показателей развития рынков транзитных перевозок в разрезе различных видов транспорта.

Первая стадия исследования транзитного потенциала обусловлена необходимостью количественного диагностирования изменений в степени реализации транзитных возможностей региона, происходивших в течение ряда периодов вследствие предпринимаемых государством мер в области развития транспорта и логистики. Для решения поставленной задачи возможно использование методики для проведения государственными органами регулярной оценки достигнутого уровня в развитии транзитного потенциала и исследования его ретроспективной динамики¹. При этом реализация методики акцентирована на анализе транзитных автомобильных грузоперевозок, развитие которых приоритетно с учётом компактной конфигурации и относительно небольшой площади территории регионов. Структура реализации предлагаемой методики представлена в форме алгоритма на рис. 1.

Следует отметить, что в качестве теоретического базиса при разработке рассматриваемой методики использована классификация факторов реализации транзитного потенциала страны. Согласно данной классификации выделяют два типа (экзогенно заданные – внешние, и

¹ Вартазарова А. Э. Бизнес-процессы логистического индустриального парка транзитного региона // Российский экономический журнал. 2018. № 1. С. 7.

эндогенно заданные – внутренние) и пять групп факторов (геоэкономические, геополитические – в рамках первого типа; инфраструктурные, экономико-правовые и технологические – в рамках второго типа)¹.

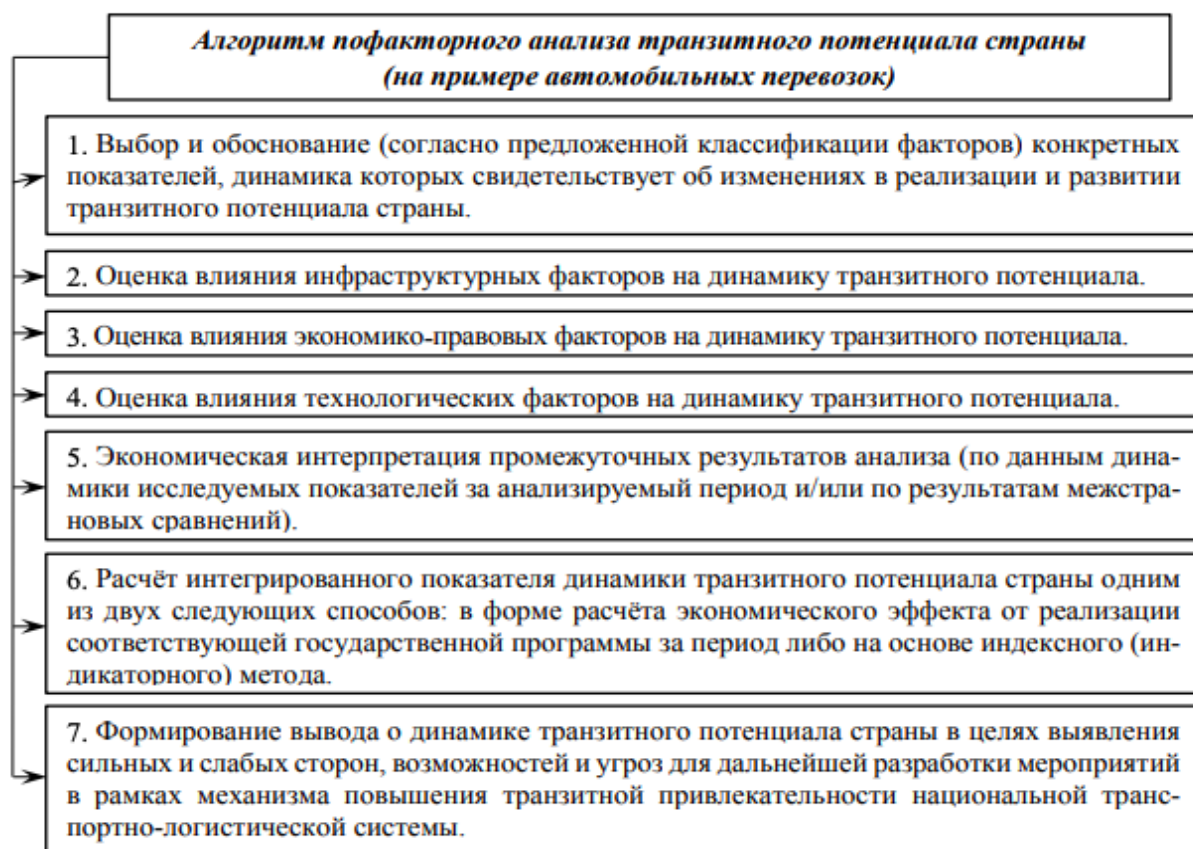


Рис. 1. Алгоритм реализации методики пофакторного анализа транзитного потенциала страны

При этом в основу методики положены конкретно эндогенные факторы, действие которых в непосредственной степени связано с реализацией мер макроэкономической политики государства по развитию транзита. В свою очередь, предлагаемый набор показателей в составе формируемой методики анализа транзитного потенциала транспортно-логистической системы страны структурно представлен на рис. 2.

¹ Асаул М. А., Мохов А. Е. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 2 (75). С. 6.

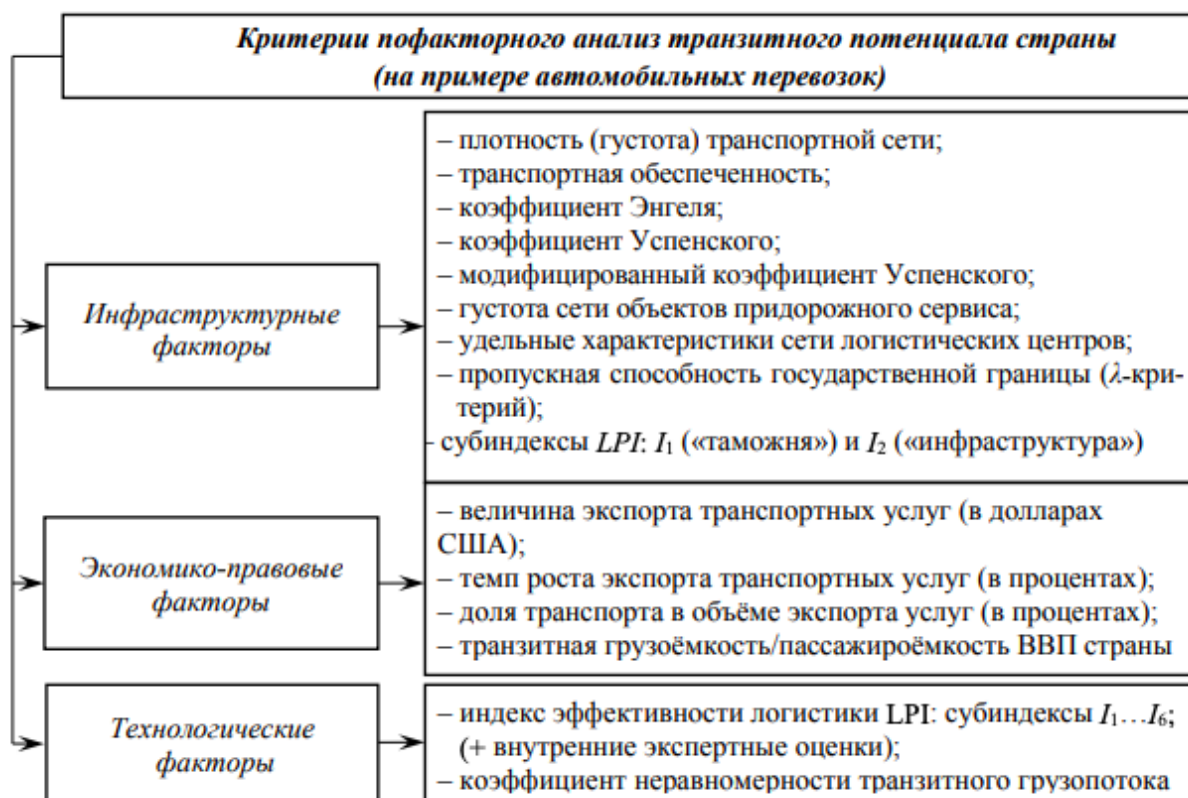


Рис. 2. Комплекс показателей для пофакторного анализа транзитного потенциала¹

В указанной методике можно выделить две принципиальные особенности. Во-первых, в методике расширен и систематизирован перечень показателей для оценки транзитных возможностей страны. Во-вторых, преимуществом разработки выступает возможность расчёта интегрированного показателя двумя альтернативными способами:

- путём расчёта величины экономического эффекта от развития транзитного потенциала страны за отчётный период, определяемого как разность между доходами и расходами по проводимым в данной области мероприятиям;

- путём использования индексного (индикаторного) метода, возможности которого в наибольшей степени отвечают требованиям системной оценки транзитного потенциала как одной из составляющих совокупного логистического потенциала страны.

¹ Тураева М. О. Новые реалии Евразийского транспортного пространства // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 3. С. 25.

Вторая стадия исследования транзитного потенциала связана с установлением текущей степени реализации принципов транзитной привлекательности национальной транспортно-логистической системы для международных автомобильных перевозчиков. В исследовании предложен следующий набор соответствующих принципов:

- высокая комплексность обслуживания;
- мультимодальность;
- трансграничность (принцип трансграничной логистики);
- международное сотрудничество¹.

Для диагностирования реализации принципа комплексности предлагается расчёт:

1) показателя комплексности логистических услуг, оказываемых конкретным объектом логистической инфраструктуры, либо в целом по стране:

$$\delta = \frac{N_{\text{ТЛЦ}}}{N_{\text{СТБ}}} * 100\%, \quad (1)$$

где $N_{\text{ТЛЦ}}$ – количество логистических услуг, оказываемых в исследуемом транспортно-логистическом центре (ТЛЦ), либо среднее значение по национальному рынку;

$N_{\text{СТБ}}$ – количество услуг, нормативно закреплённое государственными стандартами;

2) доли аутсорсинга на логистическом рынке страны, определяемой исходя из удельного веса услуг, оказанных операторами высоких уровней²:

$$\omega_a = \frac{Q_{\text{PL}}}{Q_{\text{общ}}} * 100\%, \quad (2)$$

где Q_{PL} – объём логистических услуг, оказываемых логистическими провайдерами уровня 3PL и 4PL (в перспективе – 5PL), млн. долларов США;

¹ Вардомский Л. Б. Вопросы географии транзитных коммуникаций в странах ЕАЭС // Региональные исследования. 2018. № 2 (60). С. 120.

² Вардомский Л. Б. Евразийская интеграция и транзит // Белорусский экономический журнал. 2018. № 3 (84). С. 30.

$Q_{\text{общ}}$ – общий объём логистических услуг, оказанных резидентами страны на отечественном и международном рынках за отчётный период, млн. долларов США.

Оценка реализации принципа мультимодальности включает два уровня анализа:

1) на уровне конкретной транзитной перевозки – должно соблюдаться условие экономической эффективности смешанной перевозки:

$$\sum Z_{\text{см}} < Z_{\text{пр}}, \quad (3)$$

$$\sum Z_{\text{см}} < Z_1 + Z_{\text{пер}} + Z_2, \quad (4)$$

где $\sum Z_{\text{см}}$ – затраты (удельные в денежных единицах на одну тонну груза либо абсолютные за исследуемый период) на перемещение груза в смешанном сообщении;

$Z_{\text{пр}}$ – затраты при альтернативном варианте организации перевозки в прямом сообщении с использованием одного вида транспорта;

Z_1, Z_2 – затраты соответственно на первом и втором участках пути, на которых предполагается использование двух различных видов транспорта;

$Z_{\text{пер}}$ – затраты по перевалке на мультимодальном ТЛЦ при реализации смешанного варианта транспортировки;

2) на уровне национальной логистики – критерием расширения практики мультимодальных транзитных грузоперевозок выступает рост их доли в общем объёме грузового транзита, осуществляемого по исследуемому направлению сообщения:

$$\omega_m = \frac{Q_{tr}^{\text{мульт}}}{\sum Q_{tr}} * 100\%, \quad (5)$$

где $Q_{tr}^{\text{мульт}}$ – объём мультимодальных транзитных грузоперевозок, выполненных по исследуемому направлению транспортировки за отчётный период, тонн;

$\Sigma Q_{\text{тр}}$ – общий объём транзитных грузоперевозок, выполненных по исследуемому направлению транспортировки за отчётный период, тонн¹.

В качестве временного критерия оценки реализации принципа трансграничности рекомендуется использовать логистический индекс замедления потока:

$$\lambda = \frac{t_{\text{оч}} - \Delta t_{\text{об}}}{\Delta t_{\text{нор}}}, \quad (6)$$

где $t_{\text{оч}}$ – время ожидания автотранспортного средства в очереди перед пунктом пропуска;

$\Delta t_{\text{об}}$ – время обслуживания грузопотока в пункте пропуска пограничной службой и транспортной инспекцией, включая ветеринарный и фитосанитарный контроль;

$\Delta t_{\text{нор}}$ – сумма нормативов времени досмотра автотранспортного средства всеми службами терминала.

Чем ниже значение параметра λ , то есть чем меньше величина $\Delta t_{\text{об}}$, тем более эффективно функционирует трансграничная логистическая инфраструктура². Принцип эффективного международного сотрудничества оценивается количеством заключённых международных договоров и межгосударственных соглашений с сопредельными странами в рамках партнёрства в области международного транзита и логистики в регионе.

Новизна предлагаемого подхода к диагностированию уровня реализации транзитного потенциала страны обуславливается расширением комплекса общенаучных принципов эффективного функционирования национальной транспортно-логистической системы (системность, научность, иерархичность, целостность и т. д.) путём принятия в рассмотрение специфических принципов обеспечения транзитной привлекательности

¹ Охотников И. В., Шведов Л. А. Проблемы развития международных транспортных коридоров и транзитного потенциала России // Транспортное дело России. 2018. № 5. С. 44.

² Камалова Т. А. Пути повышения эффективности работы транспортного комплекса // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3: Общественные науки. 2018. Т. 33. № 3. С. 36.

указанной системы и формулирования критериев для оценки степени их достижения.

Третья стадия исследования предполагает прогнозирование перспективной транзитной нагрузки на транспортно-логистическую систему страны в целом и по отдельным её инфраструктурным элементам. Наряду с ретроспективным анализом динамики транзитного потенциала в области автомобильного транспорта и диагностированием его текущего состояния важной методической задачей в рамках проводимого исследования выступает прогнозирование основных объёмных показателей рынка. Для автомобильного транзита это годовой объём транзитных автомобильных грузоперевозок по территории региона. Далее представлены методические рекомендации по разработке соответствующих экономико-математических моделей.

Существующая практика прогнозирования процессов транспортировки свидетельствует о широком применении математических методов, которые базируются на статистическом материале об объекте прогнозирования и определяют темпы и тенденции его развития¹. В исследовании предлагается построение прогнозных моделей динамики транзитных автомобильных грузоперевозок на двух методологических подходах: факторное регрессивное моделирование и линейная либо нелинейная экстраполяция.

Прогностические методы, основанные на регрессивном моделировании, обеспечивают получение количественной оценки прогнозных значений искомого параметра с определённой гарантией. В данном случае конкретный вид функциональной зависимости выбирается прогнозистом по результатам проверки точности аппроксимации статистического ряда, а сама модель данной зависимости предполагает

¹ Соколов С. М. Развитие мультимодальных перевозок как направление совершенствования транзитного потенциала Евразийского экономического союза // Вестник Российской таможенной академии. 2018. № 4. С. 118.

определение доверительного интервала значений¹. В рамках рассматриваемого подхода в наибольшей степени проработаны и широко применимы парная и множественная регрессия.

При реализации регрессивного моделирования точность получаемого прогноза во многом зависит от полноты учёта влияния наиболее значимых факторов на динамику исследуемого объекта. Представленная выше методика анализа транзитного потенциала учитывает влияние эндогенных факторов реализации транзитного потенциала страны в силу их высокой значимости. Тем не менее, в процессе прогнозирования должно внимание необходимо уделять и экзогенным факторам. При построение линейной двухфакторной регрессионной модели объёма транзитных автомобильных грузоперевозок в качестве показателей-факторов из ряда альтернатив были выбраны:

- экзогенный фактор: общий объём валового внутреннего продукта (ВВП) Российской Федерации, трлн. долларов США;
- эндогенный фактор: среднегодовая плотность (густота) сети автомобильных дорог общего пользования в стране, километров на 1000 км² территории.

В частности, динамика ВВП России отражает фактическую макроэкономическую ситуацию одной из крупнейших экономик на континенте. Кроме того, выбор критерия обусловлен преобладанием в составе транзитных потоков грузов, следующих в сообщении между Россией и Западной Европой.

Следует отметить, что качество прогноза, получаемого при применении факторной регрессионной модели, во многом зависит от достоверности используемых прогнозных значений показателей-факторов. Чтобы нивелировать это влияние, а также в целях получения альтернативного прогноза целесообразной является реализация второго из

¹ Павленко О. А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 1 (78). С. 55.

названных выше подходов к прогнозированию, связанного с формированием однофакторной (временной) экстраполяционной модели.

Прогнозирование социально-экономических процессов и явлений может опираться на принципы экстраполяции. Экстраполяция предполагает реализацию аппроксимации статистического ряда данных и использует расчёт абсолютных и относительных темпов изменения искомого параметра при определённом приращении аргумента. Она позволяет получить прогноз по имеющимся данным вне границ изменения независимой характеристики¹.

В основе метода находятся статистические наблюдения динамики конкретного показателя, а также определение тенденции на будущее время. Отличительной особенностью экстраполяционных методов прогнозирования выступает их относительная простота. Следует также отметить ограниченность области применения метода экстраполяции, признаваемого эффективным только для случаев краткосрочного прогнозирования с горизонтом в 5-7 лет.

На практике зачастую используются линейные и степенные модели экстраполяции, в основе которых лежат статистические данные об интенсивности движения и установленные закономерности её изменения за предшествующие периоды анализа. Например, при прогнозировании работы автомобильного транспорта на некотором участке пути (территории) может применяться модель вида:

$$N = N_0 * (1 + \beta)^t, \quad (7)$$

где N – прогнозное значение интенсивности движения на t -й год, автомобилей в сутки;

N_0 – исходная интенсивность движения, автомобилей в сутки;

β – среднегодовой прирост интенсивности, в долях единицы;

¹ Куган С. Ф. Методологические подходы к формированию логистических кластеров // Логистические системы в глобальной экономике. 2017. № 7. С. 197.

t – горизонт прогнозирования, лет¹.

При формировании однофакторной временной модели для определения общей тенденции изменения уровней динамического ряда во времени используют аналитическое выравнивание ряда динамики. При этом фактическим значениям показателя в соответствие ставятся теоретические уровни, вычисленные на основе определённой кривой, выбранной в предположении, что она отражает общую тенденцию изменения во времени изучаемого явления. Определение степени соответствия избранной линии тренда характеру исследуемого процесса осуществляется с помощью параметра R^2 – коэффициента детерминации для случая линейного тренда и индексов детерминации для нелинейных аппроксимирующих кривых.

В настоящее время предпочтительным является построение нелинейных экстраполяционных моделей исследуемого показателя ввиду наличия периодов снижения его значений, обусловленных неблагоприятными внешними условиями. Возможность применения для анализа и прогнозирования полученной экстраполяционной экономико-математической модели независимо от способа её построения и вида выбранного уравнения тренда должна устанавливаться в ходе обоснования её адекватности – степени соответствия полученной модели исследуемому процессу или объекту. Требуется проверка необходимого условия адекватности трендовой модели – удовлетворения остаточной компоненты ϵ_t исследуемого ряда динамики свойствам случайности компоненты временного ряда.

В заключение следует отметить, что оба представленных в исследовании подхода к прогнозированию обладают известными преимуществами и недостатками. Так, прогноз, полученный с помощью двухфакторной регрессионной модели, характеризуется большей многоаспектностью: в нём учтены как внутренние, так и внешние условия

¹ Иваненко М. А. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2017. № 4. С. 120.

развития рынка транзитных грузоперевозок. Однако прогноз результирующего показателя в данной модели возможен только на ограниченное количество периодов – ввиду отсутствия достоверных экспертных оценок динамики по показателям-факторам на отдалённую перспективу. В свою очередь, прогноз динамики показателя, получаемый путём экстраполяции во временной модели, не зависит от качества прогнозирования иных показателей (таких как ВВП Российской Федерации и плотность автодорог, прогнозы которых использованы в первой модели). При этом субъективная составляющая в данном прогнозе также будет присутствовать – в форме необходимости выбора прогнозистом функционального характера уравнения тренда. В целом, комплексный анализ процесса развития транзитного потенциала региона предполагает проведение прогнозных оценок с помощью обоих подходов.

1.2. Нормативно-правовое обеспечение развития транзитного потенциала региона

Нормативно-правовое обеспечение развития транзитного потенциала включает в себя международные нормативные правовые акты, а также нормативно-правовые акты Российской Федерации.

Подписанный в 2014 году Договор о Евразийском экономическом союзе провозгласил, что «в Союзе осуществляется скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Задачами скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – участников ЕАЭС являются:

- 1) создание общего рынка транспортных услуг;
- 2) принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;

3) интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;

4) эффективное использование транзитного потенциала государств-членов;

5) повышение качества транспортных услуг;

6) обеспечение безопасности на транспорте;

7) снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

8) формирование благоприятного инвестиционного климата.

Основными приоритетами скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – участников ЕАЭС являются:

1) формирование единого транспортного пространства;

2) создание и развитие евразийских транспортных коридоров;

3) реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;

4) координация развития транспортной инфраструктуры;

5) создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;

6) привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов;

7) развитие науки и инноваций в сфере транспорта»¹.

Коллегия Евразийской экономической комиссии в соответствии с пунктом 33 плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018-2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 г. № 3, «рекомендует государствам – членам Евразийского экономического союза

¹ Договор о Евразийском экономическом союзе : подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. (ред. от 11.04.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 11.02.2019).

принимать следующие меры, направленные на создание благоприятных условий для развития и эффективного использования транзитного потенциала государств-членов:

- проведение мониторинга состояния и анализа развития транзитных автомобильных перевозок грузов перевозчиками одного государства-члена через территории других государств-членов;

- анализ и внедрение наилучших международных практик в целях использования географических преимуществ Евразийского экономического союза при реализации транспортно-экономических связей между Европой и Азией;

- выявление проблемных вопросов (препятствий), влияющих на осуществление транзитных автомобильных перевозок грузов перевозчиками одного государства-члена через территории других государств-членов, подготовка предложений по урегулированию таких вопросов (в том числе с учетом наилучших международных практик) и их направление в Евразийскую экономическую комиссию в целях рассмотрения при необходимости Коллегией Евразийской экономической комиссии и принятия мер по их решению»¹.

Переходя к внутригосударственному регулированию развития транзитного потенциала необходимо отметить, что в соответствии со Стратегией пространственного развития Российской Федерации к одной из основных проблем пространственного развития выступает «несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения субъектов Российской Федерации и страны в целом, наличие инфраструктурных ограничений федерального значения на опорной транспортной сети и в сфере энергетики,

¹ О мерах, направленных на обеспечение свободы транзитных автомобильных перевозок грузов перевозчиками одного государства - члена Евразийского экономического союза через территории других государств-членов : Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 декабря 2018 г. № 30 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 11.02.2019).

низкая транспортная связанность центров экономического роста между собой и с другими территориями, недостаточный уровень интегрированности различных видов транспорта и нереализованный транзитный потенциал Российской Федерации.

Повышение пропускной способности на транспортных магистралях, рост скорости транспортировки грузов, а также развитие рынка контейнерных перевозок сформируют условия для опережающего роста экспорта и реализации транзитного потенциала Российской Федерации. К 2025 году более чем на 30% будет увеличен объем перевозок экспортных товаров, осуществляемых всеми видами транспорта, за исключением трубопроводного. В результате вес несырьевых неэнергетических товаров в общем объеме экспортных перевозок (за исключением товаров, транспортируемых по трубопроводам) вырастет с 39% до 50% к 2025 году»¹.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года выделены следующие основные направления повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализация транзитного потенциала:

- «реализация комплекса инвестиционных мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Трансполярные авиатрассы», «Северный морской путь», а также маршрута Тюмень – Екатеринбург – Киров – Вологда – Санкт-Петербург в обход Московского транспортного узла;
- внедрение перспективной структуры воздушного пространства Российской Федерации, создание укрупненных центров управления Единой системы организации воздушного движения;
- развитие пунктов пропуска (железнодорожных и автодорожных), создание крупных логистических центров на границе (сухих портов);

¹ Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : Распоряжение Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 11.02.2019).

- реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры на условиях частно-государственного партнерства, прежде всего на основе концессий, что будет способствовать привлечению внебюджетных инвестиций в транспортный сектор экономики;
- устранение разрывов и узких мест на основных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях (обходы крупных городов, территорий сопредельных стран, внеклассные мосты, подъезды к крупнейшим транспортным узлам, морским и речным портам, аэропортам, пунктам пропуска и терминалам);
- выполнение работ по подготовке инфраструктуры путевого хозяйства, а также хозяйств электроснабжения, связи и других для обеспечения беспрепятственного пропуска грузовых поездов с повышенными осевыми нагрузками до 25 - 30 тонно-сил/ось в зависимости от рода груза на основных полигонах обращения поездов повышенного веса;
- развитие перегрузочных портовых комплексов, входящих в систему международных транспортных коридоров, в том числе модернизация и развитие Мурманского и Архангельского морских портов, портов Балтийского (Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Балтийск), Азово-Черноморского (Новороссийск, Туапсе, Тамань, Кавказ), Каспийского (Оля, Махачкала) и Дальневосточного (Восточный, Ванино) бассейнов;
- создание условий для повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, включая сокращение времени доставки, снижение транспортных издержек, уменьшение рисков и контроль за движением груза на протяжении всего пути;
- формирование сети международных и внутрироссийских узловых распределительных центров воздушных перевозок (аэропортов-хабов), в том числе в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске, Самаре, Ростове-на-Дону и Калининграде;
- создание и развитие портовых особых экономических зон;

– реализация крупных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях, включая строительство вторых ниток шлюзов на Волго-Балтийском и Волго-Донском водных путях, а также низконапорного гидроузла на р. Волге в Нижегородской области;

– интеграция аэронавигационной системы России в единую региональную европейскую аэронавигационную систему с учетом перехода к перспективным системам связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения»¹.

В целях содействия инфраструктурному развитию приграничных субъектов Российской Федерации, а также минимизации транспортной нагрузки на крупные города Российской Федерации, обусловленной возрастающими объемами внешней торговли, была разработана Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации².

Итогом реализации указанной Концепции должно стать развитие в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры, в частности таможенно-логистических терминалов, на территории которых расположены здания и сооружения, оказываются логистические услуги, услуги, связанные с проведением таможенных операций, и другие услуги, а также осуществляются таможенный и иные виды государственного контроля.

Развертывание сети таможенно-логистических терминалов осуществляется в зависимости от интенсивности и объема товаропотоков. Реализация таких мер позволяет не только модернизировать существующую

¹ О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года : Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р (ред. от 28.09.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 15.02.2019).

² О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» : Приказ ФТС РФ от 1 октября 2008 г. № 1221 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 15.02.2019).

транспортную инфраструктуру и складские комплексы, но и содействовать развитию транзитного потенциала Российской Федерации.

В Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года указано, что «наращиванию транзитного потенциала Российской Федерации содействует системное упрощение порядка совершения таможенных операций при перемещении товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, а также эффективное функционирование таможенной инфраструктуры, формирование и последующее развитие Таможенного союза, использование единой автоматизированной информационной системы таможенных органов»¹.

Основными мероприятиями для решения задачи интеграции России в мировое транспортно-логистическое пространство и реализации транзитного потенциала страны должны являться:

1) «международная, межрегиональная и региональная логистическая интеграция за счет создания транспортно-логистических кластеров, региональных транспортно-логистических систем, международных сетей транспортно-логистических центров;

2) повышение конкурентоспособности российских логистических операторов (провайдеров уровня 3PL+) на мировых рынках и рост экспорта транспортно-логистических услуг;

3) участие в международных логистических проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских глобальных цепей поставок, развитие МТК и увеличение масштабов транзитных перевозок;

4) расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспортной логистики;

¹ О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 10.02.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 15.02.2019).

5) защита российских интересов в рамках участия в деятельности международных логистических организаций;

6) расширение двустороннего сотрудничества в области транспортной логистики между Россией и иностранными государствами;

7) развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспортной логистики с Европейским союзом, в том числе в рамках создаваемой зоны свободной торговли Россия - Европейский союз;

8) гармонизация нормативного правового регулирования транспортно-логистической деятельности, унификация технических стандартов и транспортно-логистических технологий в государствах-членах ЕврАзЭС, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС и многосторонних соглашений и конвенций в области транспортной логистики;

9) устранение любой дискриминации поставщиков транспортно-логистических услуг из одних государств – членов ЕврАзЭС в другие государства - члены ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими логистических компаний-операторов, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима;

10) создание в рамках ЕврАзЭС механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспортной логистики;

11) унификация принципов формирования тарифной политики при осуществлении современных транспортно-логистических технологий перевозок грузов и пассажиров»¹.

Отдельно следует отметить критическую важность развития транспортно-логистической инфраструктуры. Так, в «Транспортной

¹ План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы «Автонет» : приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию России от 24 апреля 2018 г. № 1 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 15.02.2019).

стратегии РФ на период до 2030 года» отмечено, что «создание современной транспортно-логистической инфраструктуры позволит в кратчайшие сроки решить проблемы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса, обеспечения координации и взаимодействия в работе различных видов транспорта на основе создания мультимодальных транспортно-логистических центров, развития интермодальных перевозок грузов по международным транспортным коридорам, обеспечения реализации транзитного потенциала России»¹.

Вступивший в силу с 01.01.2018 года Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС, Кодекс) привнес в нормы таможенного права значительное количество новаций. В частности, достаточно серьезно изменились положения права Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС, Союз) о таможенном деле в части таможенных процедур, в частности таможенной процедуры таможенного транзита.

В целом, процедура таможенного транзита является одним из ключевых этапов перемещения товаров, транспортных средств и играет важную роль в процессе внешнеторговой деятельности. В последние годы международная торговля претерпела достаточно серьезные изменения в плане способов транспортировки товаров и скорости проведения сделок². На сегодняшний день общий подход к управлению, принимаемый многими таможенными службами, состоит в расширении сферы деятельности путем сосредоточения внимания на международных цепях поставок для

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 16.02.2019).

² Седос А. В. Особенности таможенного контроля при применении таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых по таможенной территории Евразийского экономического союза // Бюллетень инновационных технологий. 2018. Т. 2. № 1 (5). С. 41.

обеспечения безопасности и облегчения транзитных перевозок товаров¹. Так, согласно АА Костину, О.В. Костиной и О.А. Москаленко, «... в соответствии с традиционной ориентацией на сбор доходов, большинство таможенных служб традиционно сосредоточены на импортном контроле. Однако сфера деятельности таможен в настоящее время расширена за счет включения контроля за транзитом»².

В ЕАЭС транзит также является одной из обязательных процедур в отношении отдельных категорий товаров, перемещаемых по таможенной территории и (или) через таможенную территорию ЕАЭС, либо с таможенной территории Союза на эту же территорию через третье государство.

ТК ЕАЭС содержит ряд существенных изменений, касающихся как порядка и сроков совершения таможенных операций, так и проведения таможенного контроля, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и ее завершением, а также новеллы, касающиеся таможенного транзита, ранее не применявшиеся в практике деятельности таможенных органов.

Правовое регулирование применения таможенной процедуры таможенного транзита регламентировано главой 22 Кодекса. Порядок проведения таможенного контроля определен разделом 5 Кодекса³.

В новом ТК ЕАЭС изменения, в частности, коснулись:

- предоставления обеспечения в отношении товаров, помещаемых под таможенный транзит;
- порядка установления и места доставки товаров;

¹ Расколенко В. А. Таможенная процедура таможенного транзита: сущность и условия применения // Молодой ученый. 2016. № 10. С. 56-58.

² Костин А. А., Костина О. В., Москаленко О. А. Международное таможенное сотрудничество. СПб., 2017. С. 47.

³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 11.02.2019).

- завершения действия таможенной процедуры таможенного транзита;

- таможенных операций, совершаемых после доставки товаров в их место доставки.

Так, сейчас таможенная процедура таможенного транзита применяется также при перевозках:

- товаров ЕАЭС, помещенных под таможенную процедуру экспорта в случаях определенных Евразийской экономической комиссией (далее - Комиссия), а также помещенных под таможенную процедуру свободной экономической зоны (далее - СЭЗ), перевозимых из одной СЭЗ в другую СЭЗ;

- иностранных товаров между частями таможенной территории Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС, Союз) через территории иностранных государств и (или) морем.

При этом национальным законодательством государств-членов ЕАЭС могут устанавливаться особенности применения данной процедуры в случае транспортировки товаров по территории только одного государства-члена Союза.

Одна из важных новаций заключается в том, что Комиссией теперь могут устанавливаться особенности применения процедуры транзита в отношении товаров:

- которые перемещаются в несобранном или разобранном виде, в том числе в некомплектном или незавершенном виде, перевозятся по территориям двух и более государств-членов Союза в течение определенного периода одним или несколькими транспортными средствами международной перевозки;

- которые перевозятся по территории ЕАЭС различными (2 и более) видами транспорта (так называемые мультимодальные перевозки).

Дополнена роль, в определенных ситуациях, перевозчика товаров, помещенных под данную процедуру. Так, в случае несовершения

заинтересованными лицами таможенных операций, связанных с помещением товаров на временное хранение или их помещением под таможенную процедуру, обязанность по выполнению данных действий в настоящее время возлагается на перевозчика. Что немаловажно, вышеперечисленные таможенные операции перевозчик обязан совершить в срок, который не превышает один рабочий день, следующий за днем регистрации таможенным органом назначения подачи документов. В случае, если в установленные сроки эти таможенные операции не были совершены, согласно статье 152 ТК ЕАЭС, предусмотрено задержание таможенными органами товаров в соответствии с положениями главы 51, регламентирующей порядок задержания таможенными органами товаров и документов на них.

В главу Кодекса, посвященную таможенному транзиту, также включены положения, регламентирующие предоставление обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов при транзите, а также особенности подтверждения его предоставления. Так, теперь в целях подтверждения предоставления обеспечения применяется сертификат обеспечения в виде электронного документа.

Расширен перечень случаев непредставления обеспечения в отношении товаров, помещаемых под процедуру транзита. В настоящее время не требуется обеспечение: при перевозке товаров железнодорожным, воздушным или трубопроводным способами транспортировки; при перевозке иностранных товаров морскими судами между портами государств-членов Союза без захода во внутренние водные пути государств - членов Союза; когда перевозка товаров осуществляется только по территории одного государства Союза; когда в отношении товаров, перевозимых автотранспортом, уплачены таможенные платежи в рамках совершения операций предварительного декларирования по таможенной процедуре выпуска для внутреннего потребления и перевозка будет осуществляться только по таможенной территории государства - члена Союза, в котором

подана декларация на товары, при этом декларантом транзита и процедуры выпуска для внутреннего потребления является одно и то же лицо.

Таможенным кодексом ЕАЭС введены новые (для таможенной процедуры таможенного транзита) таможенные операции, которые ранее были предусмотрены только при декларировании товаров в иных таможенных процедурах (таких как выпуск для внутреннего потребления, экспорта и т.д.). В частности, при помещении товаров под процедуру транзита теперь таможенные органы могут аннулировать выпуск товаров, прекратить процедуру таможенного транзита, а также продлить срок завершения действия данной процедуры.

Кодексом закреплено существенное изменение сроков совершения таможенных операций и, соответственно, времени проведения действий по таможенному контролю. В частности, для декларанта срок представления документов в таможенный орган назначения (при перевозках автомобильным транспортом) для завершения таможенного транзита увеличен с 1 часа до 3 часов с момента их прибытия в место доставки товаров.

При этом для должностных лиц таможенных постов, уполномоченных на осуществление таможенного контроля в отношении транзитных товаров, сроки совершения таможенных операций, наоборот, сократились: на регистрацию транзитной декларации теперь отводится только 1 час вместо 2 часов; на принятие решения о выпуске товаров отводится не более 4 часов вместо 1 рабочего дня, следующего за днем регистрации таможенной декларации; срок завершения таможенной процедуры таможенного транзита сокращен с 24 до 4 часов.

Сократить сроки стало возможным во многом благодаря внедрению информационной технологии электронного декларирования таможенного транзита. Электронное декларирование процедуры транзита позволяет значительно уменьшить сроки совершения таможенных операций, поднять на новый уровень информационное взаимодействие таможенных органов и декларантов таможенной процедуры таможенного транзита, обеспечить

автоматизированную обработку информации и сведений, содержащихся в предоставленных представителем перевозчика или декларанта документах, и, как следствие, повысить оперативность принятия решений. Немаловажным является и тот факт, что снижаются административные барьеры и сокращаются временные и финансовые затраты участников ВЭД.

Таким образом, рассмотрение организационно-правовых основ развития транзитного потенциала региона позволяет сформулировать следующие выводы:

1. Под транзитным потенциалом необходимо понимать совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства (региона) предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок по своей территории и выступающих источником дохода для хозяйствующих субъектов и страны в целом.

2. Проведение комплексного анализа транзитных возможностей региона осуществляется в рамках трёх следующих относительно самостоятельных этапов исследования: анализ ретроспективной динамики транзитного потенциала региона; оценка текущей степени реализации принципов транзитной привлекательности национальной транспортно-логистической системы страны; прогнозирование ключевых объёмных показателей развития рынков транзитных перевозок в разрезе различных видов транспорта.

3. Нормативно-правовую основу развития транзитного потенциала составляют следующие документы: Договор о Евразийском экономическом союзе, Таможенный Кодекс Евразийского экономического союза, Рекомендации Коллегии Евразийской экономической комиссии, Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, Транспортная стратегия Российской Федерации.

ГЛАВА 2. ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1. Анализ сложившейся системы развития транзитного потенциала Белгородской области

Развитие транзитного потенциала играет ключевую роль в обеспечении экономического роста и повышении конкурентоспособности Белгородской области, создании благоприятных условий для ведения бизнеса, производства и экспорта транспортных услуг, повышении эффективности транспортной деятельности, интеграции региона в мировую транспортную систему, развитию межрегиональной кооперации и международного сотрудничества.

Основным стратегическим структурным элементом, обеспечивающим развитие транзитного потенциала Белгородской области, является реконструированный и модернизированный до уровня современных мировых стандартов международный аэропорт в г. Белгород, Белгородский регион Юго-Восточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД», автотранспортные предприятия, логистические центры и объекты логистической и сервисной инфраструктуры. Регион в целом развивается как составной элемент опорной национальной транспортной сети, обладающий необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающий целостную взаимосвязь региональных зон опережающего развития и территориальных кластеров¹.

Условиями для развития транзитного потенциала Белгородской области являются наличие в области железнодорожной транспортной магистрали, соединяющей г. Белгород с г. Москва и с г. Санкт-Петербург, и автомобильной дороги федерального значения М-2 «Крым», а также

¹ Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области : постановление Правительства Белгородской области от 25 января 2010 г. № 27-пп (ред. от 25.03.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 11.03.2019).

функционирование большинства видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и авиационного), каждый из которых играет важную роль в транспортной системе региона.

При проведении активной инвестиционной политики со стороны инвесторов, федеральных органов и органов исполнительной власти области транспортно-логистический кластер Белгородской области может стать одним из крупных центров привлечения и распределения экспортно-импортных грузопотоков.

Транспортно-логистический кластер региона ориентирован на удовлетворение внутреннего производственного потенциала с использованием имеющихся собственных транспортных мощностей. Доля отгруженной продукции 180 крупными предприятиями - товаропроизводителями области, перевезенная перевозчиками области, составляет около 90%.

В рамках исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и в целях дальнейшего развития транзитного потенциала решение данной задачи требует выполнения следующих мероприятий:

- развития транспортной инфраструктуры, создания в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, обеспечивающих транспортно-экспедиционные, информационные, консалтингово-аналитические, сервисные и коммерческие услуги;

- развития транспортной и товарной логистики для оптимизации межрегиональных и международных транспортно-экономических связей;

- определения оптимального количества и оптимизации размещения оптовых баз, товарных складов и центров дистрибуции в дистрибутивных сетях;

- реализации интермодальной концепции, основанной на согласованной и взаимоувязанной работе магистральных видов транспорта при организации смешанных перевозок грузов с участием операторов интермодального сообщения для получения общесистемного синергетического эффекта;
- внедрения прогрессивных технологий организации транспортного процесса, включая терминальную технологию, информатизацию системы грузодвижения, обеспечение автомобильных дорог региона сетями связи с возможностью беспроводной передачи данных, развитие интеллектуальных систем: планов по созданию системы распознавания государственных регистрационных знаков, внедрение интеллектуальных систем механизмов мониторинга обслуживающей техники, создание автоматизированной системы весогабаритного контроля;
- внедрение интеллектуальных энергосберегающих технологий освещения дорог;
- привлечения инвестиций на развитие региональной сети путей сообщения на уровне международных стандартов, а также других объектов транспортной и логистической инфраструктуры;
- развития системы подготовки высококвалифицированных кадров в области логистики и логистического менеджмента;
- создания системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки и регулирования, формирования и развития региональных логистических транспортно-распределительных систем¹.

В рамках развития транспортно-логистического кластера на территории муниципальных образований Белгородской области вдоль

¹ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 11.03.2019).

железных и автомобильных дорог расположены комплексы придорожного сервиса, комплексы по обслуживанию товароматериальных потоков в виде транспортно-логистических групп предприятий. Такие предприятия, расположенные в крупных общесетевых транспортных узлах и обслуживаемые несколькими видами транспорта при совмещении технологии грузопереработки, будут создаваться на коммерческой корпоративной основе и обеспечат интеграцию независимых транспортных, посреднических, производственных (крупных грузоотправителей), банковских, торговых, сервисных и других компаний в рамках объединенной организационно-экономической структуры транспортно-логистического кластера Белгородской области.

Аэропорт г. Белгорода является международным, оборудован взлетно-посадочной полосой размером 2500x45 м. Аэродром позволяет принимать воздушные суда с максимально взлетной массой до 199 тонн и в сложных метеоусловиях, так как в 2013 году допущен к эксплуатации по I категории ИКАО (Международной организации гражданской авиации). Аэропорт работает в круглосуточном режиме, созданы оптимальные условия для обслуживания пассажиров на международных и на внутренних линиях, а также служит запасным аэродромом Московской воздушной зоны. Аэропорт обладает потенциалом не только конечного пункта назначения, но и трансферного центра при полетах между городами Центрального, Северо-Западного, Приволжского, Южного, Уральского, Сибирского и Крымского федеральных округов, Южной Европы, Северной Африки и Азии¹.

Реконструкция аэропорта позволила использовать потенциал евроазиатских транспортных коридоров и предоставлять высококачественные авиатранспортные услуги населению сопредельных регионов с общей численностью около 5 млн человек.

¹ Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области : постановление Правительства Белгородской области от 25 января 2010 г. № 27-пп (ред. от 25.03.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 11.03.2019).

Инфраструктура аэропорта привязана к существующим транспортным магистралям:

- железнодорожной Белгород - Москва;
- магистральной федеральной дороге М-2 «Крым».

Основными элементами транспортно-логистической инфраструктуры в непосредственной близости к международным автомобильным пунктам пропуска (МАГПП) «Нехотеевка», «Шебекино» и «Грайворон» стали новые таможенно-логистические терминалы (ТЛТ) общей пропускной способностью 410 автомобилей в сутки.

Для создания благоприятных условий участникам внешнеэкономической деятельности рядом с ТЛТ в непосредственной близости к многосторонним пунктам пропуска развиваются сервисные зоны, включающие гостиницы, стоянки для легковых и большегрузных автомобилей, пункты питания, медицинские пункты, пункты охраны правопорядка, отделения банков, почтовые отделения (телефон, факс, Интернет), страховые магазины. Созданная сервисная зона на МАПП «Нехотеевка» может обеспечить ежегодное обслуживание около 25 тысяч человек.

На участках федеральной трассы и региональных дорог по территории области расположены и в дальнейшем планируется развитие пунктов сервисного обслуживания четырех видов: полнокомплектные, малокомплектные придорожные комплексы, придорожные сервисные пункты, а также придорожные площадки для отдыха. Каждый комплекс – организация по оказанию определённых услуг от передвижного автосервиса, кафе, автозаправок, стоянок до рекреационных зон и придорожных гостиниц.

Транспортно-логистический кластер, представленный системой современных складских хозяйств предприятий области, позволит обеспечить хранение продукции, произведенной в Белгородской области, и организацию ее поставок в другие регионы России.

Регион имеет устойчивое постоянное автобусное сообщение как внутри Белгородской области, так и с другими субъектами Российской Федерации.

Все муниципальные образования имеют автобусное сообщение с областным центром, ряд муниципальных образований связан регулярными междугородными маршрутами между собой (Валуйки-Губкин, Шебекино-Короча, Шебекино-Старый Оскол, Старый Оскол-Алексеевка). Межрегиональные маршруты регулярных перевозок автобусами обеспечивают связь Белгородской области как с регионами, граничащими с Белгородской областью (Курск, Воронеж, Россошь, Лиски), так и с такими городами, как Москва, Санкт-Петербург, Волгоград, Саратов, Рязань, Краснодар, Ростов-на-Дону, Липецк, Брянск¹. Такое положение создает условия для свободного перемещения рабочей силы и усиливает конкурентные преимущества областных предприятий.

Ежедневно по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в междугородном сообщении выполняется 180 рейсов и перевозится до 10 тыс. человек пассажиров.

В 2018 году началась реализация пятилетней концепции совершенствования организации транспортного обслуживания населения на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок в междугородном сообщении. В период реализации концепции произойдет замена парка пассажирского подвижного состава на междугородные автобусы, соответствующие установленным требованиям.

Планируется создание и внедрение новых интеллектуальных транспортных систем для организации и обеспечения контроля пассажирских перевозок автомобильным транспортом. На автовокзалах внедряется система онлайн бронирования и продажи билетов на автобусы междугородного сообщения.

¹ Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области»: Постановление Правительства Белгородской обл. от 28 октября 2013 г. № 440-пп (ред. от 04.02.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 11.03.2019).

В целях обеспечения постоянного, объективного и независимого контроля функционирования и управления транспортной системой региона в Белгородской области на основе современных информационно-телекоммуникационных технологий и технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС/ОР8 создана единая система мониторинга транспорта, которая позволяет осуществлять мониторинг государственного и муниципального транспорта, опасных грузов, пассажирских перевозок, наблюдение за обстановкой на автомобильных дорогах в районах диспетчерскими службами 112 (получение метеоданных с цифровых метеостанций, мониторинг дорожной обстановки веб-камерами), мониторинг выполнения дорожных работ подрядными организациями.

Развитие транспортной инфраструктуры является стратегическим приоритетом долгосрочного развития в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»¹. Дальнейшая масштабная модернизация автомобильной дорожной сети с целью ее перевода на европейский стандарт качества в увязке с намеченным развитием опорной транспортной сети федерального значения, обеспечат повышение конкурентоспособности предприятий всего регионального транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг и станут дополнительными стимулирующими факторами социально-экономического развития, подъема уровня и качества жизни населения области и масштабного привлечения инвестиций и, в конечном итоге, развитие транзитного потенциала Белгородской области. Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности достигнет 70% в 2025 году.

¹ Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» : Протокол президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. № 15 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 11.02.2019).

В рамках долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года в регионе будет построена скоростная железнодорожная магистраль Белгород - Тула, общая стоимость проекта более 90 млрд рублей.

До 2024 года основным механизмом развития транзитного потенциала Белгородской области станет реализация регионального проекта «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Таким образом, основными качественными и количественными результатами (индикаторами) развития транзитного потенциала на территории Белгородской области станут:

1. Создание нового направления экономического развития региона, обеспечивающего значительные синергетические и мультипликативные эффекты в экономике, социальной сфере и сфере услуг области.
2. К 2025 году перевозка грузов транспортом общего пользования достигнет 118 млн тонн, пассажиров - 109,5 млн человек.
3. Привлечение инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры.
4. Расширение межрегиональных и международных транспортно-экономических связей.
5. Привлечение дополнительных грузопотоков и развитие интермодальных перевозок грузов на основе внедрения прогрессивных логистических технологий, обеспечения координации и взаимодействия смежных видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса.
6. Повышение уровня жизни населения на базе создания более 5 тысяч новых рабочих мест¹.

¹ Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской

В современных условиях развитие транзитного потенциала Белгородской области невозможно без качественной и оперативной логистики товаров, которая играет ключевую роль во взаимодействии участников внешнеэкономической деятельности. Поэтому одной из основных составляющих в обеспечении благоприятных условий развития транзитного потенциала региона является эффективный таможенный контроль, в том числе при применении процедуры таможенный транзит.

Сегодня Белгородская таможня является одной из крупнейших в Центральном регионе России. Протяженность границы с Украиной в зоне деятельности составляет 540,9 км. С украинской стороны на данном промежутке границы функционируют три таможни: Харьковская, Сумская и Луганская.

Таможне непосредственно подчинено 11 таможенных постов и 3 отдела таможенного оформления и таможенного контроля с самостоятельным кодом в составе таможенных постов. В структуру таможни также входят 2 службы, 39 отделов и отделений, врачебный здравпункт и 4 отдельные должности.

В регионе деятельности таможни функционируют 8 автомобильных пунктов пропуска (в том числе 4 многосторонних – Грайворон, Ровеньки, Шебекино, Нехотеевка), 6 железнодорожных (из них 1 временный – Белгород) и воздушный пункт пропуска – аэропорт международного значения Белгород.

В 2018 году в Белгородской таможне оформление экспортно-импортных поставок осуществляли 1 210 участников внешнеэкономической деятельности. Вывозом товаров из региона занимались 438 участника ВЭД, ввозом – 961¹.

области»: Постановление Правительства Белгородской обл. от 28 октября 2013 г. № 440-пп (ред. от 04.02.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство» (дата обращения: 11.02.2019).

¹ Информация о текущей деятельности таможенного органа : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы России. URL:

Внешнеторговый оборот таможи за одиннадцать месяцев 2018 года составил 4,09 млрд долл США. Со странами дальнего зарубежья внешнеторговый оборот – 2,62 млрд долл США, что составляет 64,1% от оборота в целом. Со странами СНГ – 1,47 млрд долл США (35,9%). По сравнению с аналогичным периодом 2017 года объемы внешней торговли выросли на 8,85%. Произошло увеличение стоимостных объемов экспортных поставок (на 20,75%) и снижение импортных закупок (на 6,45%).

Грузооборот таможи - 11,28 млн тонн, по сравнению с аналогичным периодом 2017 г. грузооборот снизился на 24,18%.

Объем вывозимых товаров составил 8,33 млн тонн (снижение на 25,9%), ввозимых – 2,95 млн тонн, что меньше аналогичного показателя 2017 г. на 18,89%.

За 11 месяцев 2018 г. Белгородской таможенной перечислено в Федеральный бюджет 22,648 млрд руб.

Оформлено 39340 деклараций на товары, все с применением электронной формы декларирования. Объем декларационного массива составляет 97,96% от объема декларирования аналогичного периода 2017 года.

По отношению к 2017 году произошло уменьшение объемов декларирования по импорту на 9,35%, увеличение по экспорту – на 12,9%.

За отчетный период через пункты пропуска, функционирующие в регионе деятельности Белгородской таможи, проследовало:

- почти 5,65 млн физических лиц, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 4,4%;
- 83 551 грузовое транспортное средство, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 1,4%;
- 34 489 пассажирских транспортных средств, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 15,0%;

- почти 1, 24 млн легковых транспортных средств, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 0,3%;
- 12 600 грузовых железнодорожных составов, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 3,8%;
- 1 432 пассажирских железнодорожных состава, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. меньше на 4,5%;
- 726 воздушных судов, что в сравнении с аналогичным периодом 2017 г. больше на 29,9%.

Белгородской таможней возбуждено 20 уголовных дел. Из них 12 по контрабанде наркотиков, изъято из незаконного оборота более 5,1 кг наркотических средств и сильнодействующих веществ. По двум уголовным делам по контрабанде особо опасных видов товаров изъяты 8 особо ценных диких птиц (кречетов) и 4 предмета военного назначения. По уголовному делу по факту контрабанды ядовитых веществ из незаконного оборота изъято 72 тонны метилового спирта.

По фактам уклонения от уплаты таможенных платежей в размере 22,9 млн рублей возбуждено пять уголовных дел.

За истекший период Белгородской таможней возбуждено 2 837 дел об административных правонарушениях. Наложены взыскания в виде штрафов на 41,4 миллионов рублей, в виде конфискации товаров и транспортных средств – почти на 44 млн рублей, взыскано – около 17 млн рублей.

В 2018 белгородскими таможенниками выявлено 396 080 единиц контрафактной продукции, обладающих признаками контрафактных, признано контрафактными 395 339¹.

Во внешнеторговом обороте таможни лидируют:

¹ Белгородская таможня подводит итоги 2018 года : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы. URL: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=19430:-2018-&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 05.04.2019).

– по экспорту – Старооскольский таможенный пост (51,08% от объема экспорта в целом) и Губкинский (40,40 % от объема экспорта в целом);

– по импорту – Белгородский таможенный пост (54,33 % от объема импорта в целом) и Валуйский (28,14 %).

Товарная структура внешней торговли в отчетном периоде следующая: среди экспортных товаров наибольший удельный вес (по стоимости) имеют черные металлы (85,49% общего объема экспорта), железные руды и концентраты, портландцемент.

Основные товарные группы импорта – черные металлы (37,13 % общего объема импорта), оборудование, механические устройства и их части (14,23 % общего объема импорта).

География экспортных поставок в регионе деятельности таможни – 81 страна мира. Постоянные крупные торговые партнеры «дальнего зарубежья» - Италия (21,2% экспорта в страны дальнего зарубежья), Турция (13,1% экспорта в страны дальнего зарубежья), Германия (12,0% экспорта в страны дальнего зарубежья). Среди «стран СНГ» основными получателями являются Украина (67,3% экспорта в страны СНГ), Узбекистан (24%).

Участники внешнеэкономической деятельности осуществляли закупки импортной продукции в 77 странах. Наиболее крупные страны – экспортеры:

– из «стран дальнего зарубежья»: Нидерланды (21,4% импорта из стран дальнего зарубежья), Германия (20,3% импорта из стран дальнего зарубежья), Франция (9,5% импорта из стран дальнего зарубежья);

– из «стран СНГ»: Украина (98,3% импорта из стран СНГ), Молдова.

Рассмотрим более подробно таможенную процедуру таможенного транзита, осуществляемую Белгородской таможней. По данным таможенной статистики в 2018 году под таможенную процедуру таможенного транзита Белгородской таможней было помещено ввозимых товаров на сумму

1483976,1 тыс. долларов США (рис. 3) общей массой 1755,1 тыс. тонн (рис. 4)¹.

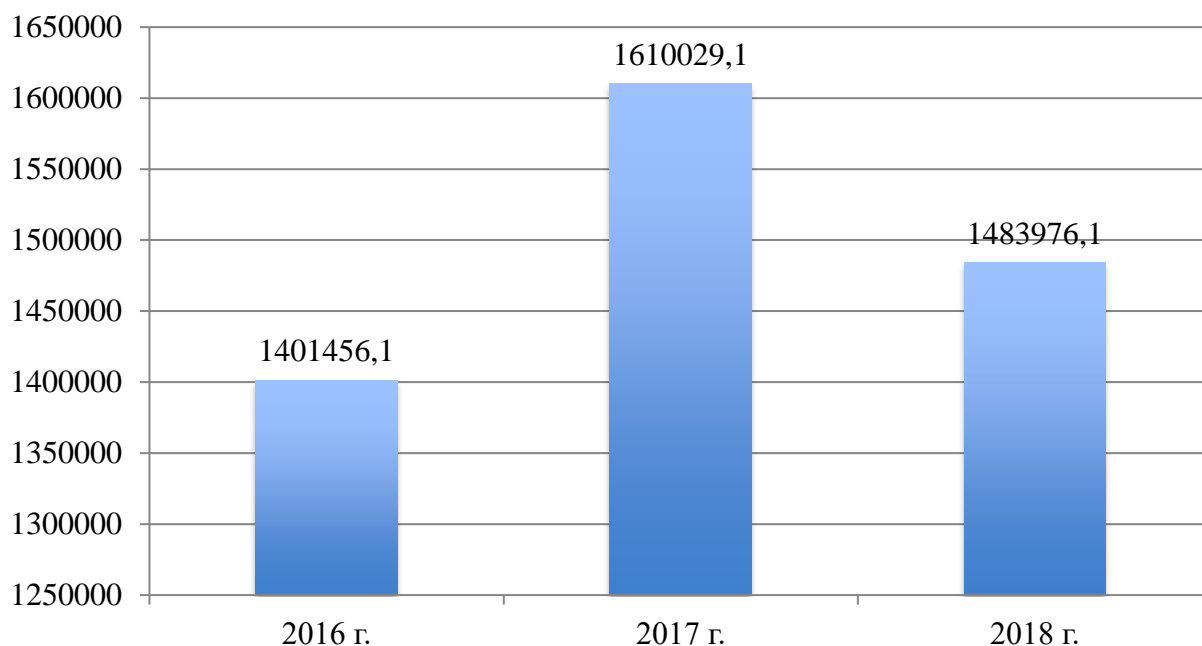


Рис. 3. Динамика стоимости товаров, помещенных Белгородской таможней под таможенную процедуру транзита, в 2016-2018 гг., тыс. долл.

Анализ динамики стоимости товаров, помещенных Белгородской таможней под таможенную процедуру транзита, позволяет сделать вывод, что в 2018 г. стоимость снизилась по сравнению с 2017 г. на 7,8% или на 126053 тыс. долл. В тоже время по сравнению с 2016 годом наблюдается рост на 5,9% или 82520 тыс. долл.

Динамика объема товаров, помещенных Белгородской таможней под таможенную процедуру транзита, демонстрирует тенденцию постоянного снижения. Так, в 2018 г. по сравнению с 2017 г. вес указанных товаров снизился на 28,9% или на 711850,3 тонны, а в целом за исследуемый период 2016-2018 гг. рассматриваемый показатель уменьшился на 38,8% или на - 1111491,6 тонны.

¹ Таможенная статистика внешней торговли. URL: http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:4:252496428459424::NO::P4_REQUEST:NEW (дата обращения: 07.04.2019).

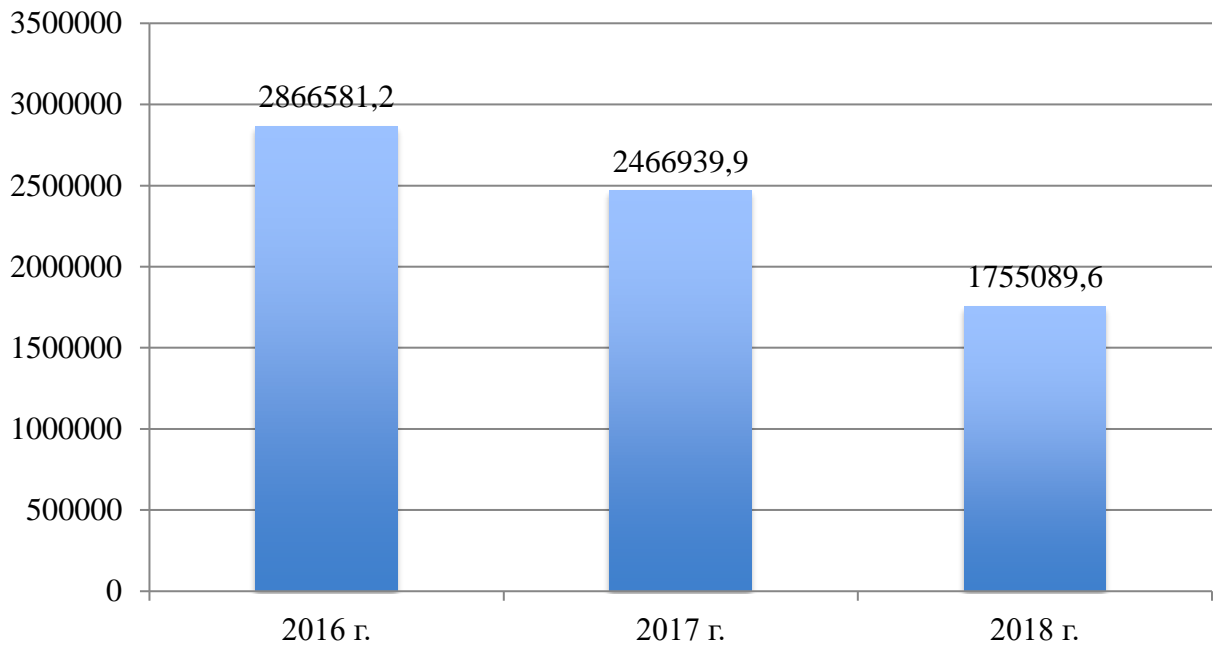


Рис. 4. Динамика объема товаров, помещенных Белгородской таможней под таможенную процедуру транзита, в 2016-2018 гг., тонн

Структура товаров, помещенных под таможенную процедуру транзита, по отраслям представлена в приложении 1.

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод, что наибольший удельный вес в структуре товаров, помещенных Белгородской таможней в 2018 году под таможенную процедуру транзита, приходится на следующие отрасли: реакторы ядерные, котлы и оборудование – 19,46%; черные металлы и изделия из них – 19,20%; средства наземного транспорта – 7,51%; электрические машины и оборудование – 6,89% (рис. 5).

Структура стран-отправителей товаров, помещенных под таможенную процедуру транзита, представлена в приложении 2.

Представленные в таблице данные позволяют сделать вывод, что наибольший удельный вес в структуре стран-отправителей товаров, помещенных Белгородской таможней в 2018 году под таможенную процедуру транзита, приходится на следующие государства: Украина – 48,43%; Германия – 8,57%; Китай – 6,93%; Нидерланды – 5,76%; Беларусь – 4,36% (рис. 6).



Рис. 5. Удельный вес отраслей по товарам, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита Белгородской таможней в 2018 году, %

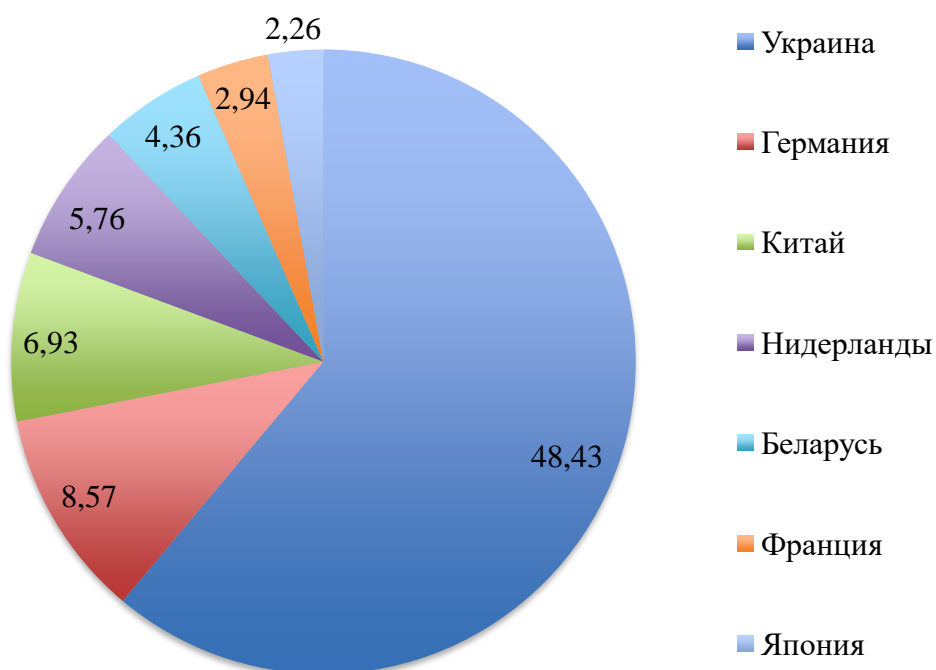


Рис. 6. Удельный вес стран происхождения товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита Белгородской таможней в 2018 году, %

В условиях возрастающей интенсивности торговли между странами основой для развития транзитного потенциала Белгородской области и страны, в целом, является эффективная транспортно-логистическая структура, все более важным элементом которой становится работа таможенных органов. Потребность рынка в оперативном оформлении грузов и их быстрой доставке до конечного потребителя постоянно растет, и для решения этих вопросов Федеральной таможенной службой внедряются перспективные таможенные технологии, автоматизируются таможенные операции, совершенствуется контроль за осуществлением транзитных перевозок.

Белгородская таможня более 20 лет в числе первых по внедрению новых перспективных технологий таможенного контроля и таможенного оформления, что существенным образом влияет на развитии транзитного потенциала Белгородской области. Основные усилия при этом были направлены на повышение прозрачности совершения таможенных операций и сокращение времени оформления товаров в соответствии с дорожной картой «Совершенствование таможенного администрирования»¹.

Практически все пункты пропуска таможни, через которые идет основное перемещение товаров в торговом обороте, оснащены мобильными инспекционными досмотровыми комплексами (МИДК), а стационарный ИДК на МАПП Нехотеевка является в настоящее время одним из самых современных. На Белгородском и Валуйском таможенных постах эффективно применяется технология предварительного декларирования, при которой реализован выпуск товаров, ввозимых железнодорожным транспортом в круглосуточном режиме непосредственно в железнодорожных пунктах пропуска.

¹ Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»: Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. от 28.11.2017) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 11.04.2019).

На всех постах Белгородской таможни осуществляется применение алгоритма автоматической регистрации и выпуска экспортных деклараций, автоматической регистрации деклараций на товары, поданных в форме электронного документа в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления.

С июня 2016 года Белгородская таможня подключена к эксперименту по электронному взаимодействию с участниками ВЭД при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Сегодня большинство этапов взаимодействия участников ВЭД с таможенными органами осуществляются исключительно в электронном виде, начиная с предварительного информирования за несколько часов до ввоза товаров на таможенную территорию, помещения товаров на временное хранение, заканчивая подачей таможенной декларацией и выпуском товаров в соответствии с заявленной процедурой.

Основные преимущества электронного декларирования процедуры транзита – отказ от услуг посредников, однократное представление участником ВЭД документов, сокращение сроков совершенствования таможенных операций, повышение уровня информационного взаимодействия с таможенными органами.

В Белгородской таможне успешно применяются технологии автоматической регистрации деклараций на ввозимые и вывозимые товары, алгоритм автоматического выпуска товаров в соответствии с таможенными процедурами экспорта и импорта, осуществляется электронное взаимодействие с участниками ВЭД при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита.

Взаимодействие с участниками внешнеэкономической деятельности осуществляются исключительно в электронном виде, начиная с предварительного информирования и заканчивая подачей таможенной декларации и выпуском товаров в соответствии с заявленной таможенной процедурой. Основные усилия при этом направлены на повышение

прозрачности совершения таможенных операций и сокращение времени оформления товаров.

2.2. Направления развития транзитного потенциала Белгородской области

Важную роль в формировании транзитного потенциала на территории Белгородской области, Российской Федерации и Евразийского экономического союза (ЕАЭС) играет таможенная процедура таможенного транзита, которая как форма международного товародвижения является катализатором развития взаимовыгодных экономических отношений между государствами.

В Белгородской таможне Отделом контроля за таможенным транзитом (ОКТТ)¹ таможни проводится контроль за соблюдением таможенными постами сроков совершения таможенных операций: выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, завершения процедуры таможенного транзита, принимаемых перевозчиками или другими заинтересованными лицами мер по совершению таможенных операций, связанных с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием, а также соблюдение регламента рабочего времени.

В 2018 году должностными лицами ОКТТ таможни в ходе сверки сведений, указанных в транзитных декларациях (книжках МДП), со сведениями, указанными в электронных копиях транзитных деклараций (ЭКТД), были выявлены и исправлены ошибки, допущенные должностными лицами таможенных постов Белгородской таможни при выпуске товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита – в 877 ЭКТД

¹ Структура Белгородской таможни : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы. URL: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10730:2015-08-18-13-54-30&catid=85:info-o-tam-org-bel-cat&Itemid=127 (дата обращения: 09.04.2019).

(составляет 3,21 % от всего объема). Данное направление является одним из приоритетных и трудоемких в работе отдела, в среднем в день ОКТТ осуществляется в соответствии с установленным порядком проверка, снятие с контроля, а также подготовка к архивному хранению более 170 транзитных деклараций и книжек МДП (система «Международных дорожных перевозок»), прилагаемых к ним документов.

С помощью таможенного транзита чаще всего совершается факт контрабанды. С введением в отношении России санкций, риск перемещения товаров незаконным способом увеличивается. В связи с этим, правоохранными подразделениями по борьбе с контрабандой наркотиков ФТС России совместно с российскими правоохранными органами в 2018 году проведено 138 оперативно-розыскных мероприятий и международных операций «контролируемая поставка». Из незаконного оборота изъято более 104 кг наркотических средств. В рамках международного сотрудничества в 2018 году ФТС России организовано проведение и обеспечено участие подразделений таможенных органов в 17 специальных международных таможенных операциях и проектах, направленных на противодействие лжетранзиту, таможенным правонарушениям на канале авиационных перевозок, контрабанде наркотиков, стратегически важных и контрафактных товаров, оружия и боеприпасов, валюты, а также табачной продукции. По итогам спецопераций таможенными органами возбуждено 79 уголовных дел, 1955 дел об АП, пресечено 60 попыток незаконного ввоза товаров общей стоимостью более 1,8 млн. евро (более 116 млн. рублей), изъято 27 кг наркотиков, 17 кг сильнодействующих веществ, 1500 таблеток психотропных веществ, 340 единиц дериватов, 147 единиц оружия, 373 единицы медицинских изделий¹.

¹ Абрамов А. С. Проблемные вопросы и перспективы внедрения технологии декларирования процедуры таможенного транзита в электронной форме как инструмента повышения качества таможенных услуг // Управленческое консультирование. 2019. № 2 (122). С. 80-87.

Таким образом, процедура таможенного транзита является одной из основополагающей в осуществлении внешнеэкономической деятельности и развитии транзитного потенциала региона.

Повышению эффективности таможенного транзита может способствовать объединение в единый процесс функционирования государственных контролирующих органов в пунктах пропуска и синхронизации и совмещения контрольных процедур контролирующими органами сопредельных государств в пунктах пропуска через таможенную границу Союза. Одним из наиболее актуальных вопросов организации внешнеэкономической деятельности стран ЕАЭС является создание транзитной системы в рамках Союза и единый гарантийный механизм при транзите товаров на базе законодательных норм Таможенного кодекса Союза. Именно на его основе должны осуществляться развитие интеграционных экономик, электронное информационное взаимодействие, организация единого электронного документооборота с использованием электронной подписи единого образца во всех странах ЕАЭС.

Результаты работы, проводимой таможенными органами Белгородской таможни, свидетельствуют о выявлении фактов нарушения таможенного транзита со стороны некоторых перевозчиков. Наиболее часто применяются следующие незаконные схемы:

1. На одном из российских таможенных постов открывается процедура таможенного транзита на товары, следующих из стран Европы в страны ЕАЭС (например, в Казахстан или Киргизию) через территорию России. В установленный срок транспортные средства не прибывают в таможенный орган назначения. Спустя какое-то время транспортные средства обнаруживаются на внутренней территории России с пустыми грузовыми отделениями. Другими словами, транзит не завершается в установленном порядке, так как после ввоза на территорию России товары были выгружены на внутреннем российском рынке. По каждой подобной схеме сумма

неуплаченных таможенных платежей составляет несколько миллионов рублей, что наносит серьезный экономический ущерб России.

2. Согласно другой схеме лжетранзита на таможенную территорию ЕАЭС ввозится дорогостоящий товар известных брендов. В данном случае также применяется таможенный транзит по территории ЕАЭС, при этом товары следуют из Китая в страны Европы. В пути следования по территории ЕАЭС дорогостоящий товар заменяется на более дешевый «товар прикрытия» низкого качества, который прибывал для завершения транзита в приграничные таможенные органы. Впоследствии «товар прикрытия» из Европы вновь ввозится на территорию ЕАЭС для его дальнейшего использования в незаконной схеме.

На сегодняшний день, является актуальным совершенствование транзитных перевозок. Все чаще поднимается вопрос среди стран - участниц Евразийского экономического союза об улучшении единой транзитной системы и одной из задач стоит мониторинг транзитных перевозок, которые осуществляются по таможенной территории ЕАЭС.

Данная задача, может быть осуществлена с помощью применения навигационных пломб либо E-lock (электронный замок). Это новое средство таможенного контроля для таможенных служб государств-членов ЕАЭС, с помощью которого может эффективно осуществляться заключительный этап таможенного контроля.

Следует сказать, что данные атрибуты таможенного обеспечения уже на протяжении нескольких лет использует Китай. В 2018 году первой, и пока единственной, среди стран Союза, начавшей использовать данную технологию, является Армения.

Пломбировочные устройства и E-lock рассматриваются непосредственно как средства идентификации при таможенном транзите, так как наложение средств идентификации является обязательным условием помещения товаров и транспортных средств под данную таможенную процедуру.

Атрибутами наложенного таможенного обеспечения можно считать свинцовые и пластмассовые пломбы, клейкие ленты и замки разового действия. Атрибуты таможенного обеспечения используются таможенными службами и накладываются на все виды грузовых упаковок: ящиков, коробок, контейнеров, грузовых отсеков транспортных средств, ёмкостей и других прошедших таможенный досмотр и направленных для перемещения через границу¹.

На данный момент, страны ЕАЭС используют пломбировочные устройства – номерные одноразовые устройства с запирающим механизмом, обеспечивающие контроль и защиту объекта таможенного контроля от несанкционированного доступа путем индикации вмешательства и сдерживания от проникновения в определенных пределах. Это старые и традиционные способы пломбирования, которые имеют существенные недостатки, поэтому необходимо рассмотреть новые и более эффективные технические средства таможенного контроля.

E-lock это не просто средство идентификации, которое должно прийти на замену пломбам, а к тому же хорошее решение для наблюдения за таможенной логистикой. Функционирование данного замка, представленного на рис.7, возможно при сочетании трех элементов: программная платформа, аппаратные терминалы и дополнительные устройства.

Цель данного программного средства, заключается в том, чтобы осуществлять контроль в реальном времени за процессом транспортировки. Применение его основано на технологии «Интернет» и его возможностью является способность наблюдать, объединять, анализировать, передавать и хранить данные в режиме реального времени. Функционирует оно на специально созданной программной платформе.

Следующим элементом является аппаратный терминал, который представляет собой непосредственно E-lock. После завершения таможенного

¹ Лаптев Р. А. Национальная экономика России в системе мирохозяйственных связей // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 8 (61). С. 25.

осмотра или досмотра транспортного средства закрепляется электронный замок на транспортном средстве. С помощью программы таможня может задавать маршрут, принимать GPS-сигнал, и в режиме реального времени определять местонахождение транспортного средства. Кроме того, может срабатывать автоматическая сигнализация в случае отклонения транспортного средства от маршрута, либо при попытке несанкционированного открытия замка, слишком долгого времени ожидания или при низком заряде батареи замка.



Рис. 7. Структурная схема E-lock

Кроме передачи GPS-сигнала, у данного замка есть возможность мониторинга температуры, влажности, погодных условий в течение всего пути, что позволяет добиться прозрачного отслеживания транспортного средства. Также у данного устройства есть возможность хранения и записи

изображений с проведенного таможенного досмотра для того, чтобы проверить состояние груза при прибытии в таможенный орган назначения.

Третьим элементом являются дополнительные устройства, с помощью которых осуществляется управление замком, задаются определенные параметры, считываются данные, а также заряжается замок. Например: планшет, стационарный считыватель, ручные устройства в виде мобильных телефонов и шкаф для зарядки устройств. В ручном устройстве содержится информация о пункте отправления и пункте назначения, номере замка, номере таможенной декларации, состоянии замка, уровне заряда батареи, имя водителя и номер его телефона. При отсутствии Интернета остается возможность считывания и анализа изображений с таможенного досмотра и таможенной декларации. Также можно открыть либо закрыть замок.

Таким образом, основными преимуществами электронного замка является возможность шифрования, хранения и переноса, выгрузки информации, измерения температуры и влажности, проверки идентичности груза, сигнализации и мониторинга в реальном времени.

Применение перспективного технического средства таможенного контроля позволит таможенным органам государств ЕАЭС проводить более эффективный таможенный контроль, а также улучшить единую транзитную систему и проводить результативный мониторинг транзитных перевозок.

Еще одной актуальной проблемой является применение таможенного транзита при мультимодальных (смешанных) перевозках. Если в силу логистических особенностей участникам ВЭД приходится использовать для перевозки товаров различные виды транспорта, происходит многократное помещение товаров под процедуру транзита. Данная проблема обусловлена недоработанностью программного продукта таможенных органов «АС КТТ-2» – автоматизированной системы контроля таможенного транзита¹. АС КТТ-2 взаимодействует с автоматизированными системами, используемыми

¹ Лаптев Р. А., Дюкарева А. С. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами // Вопросы экономики и управления. 2016. №3. С. 95-97.

при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в пункте пропуска через государственную границу РФ, при учете обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов, при анализе и управлении рисками, а также иными информационными системами таможенных органов России.

Если таможенный транзит осуществляется одним видом транспорта, а затем после перегрузки товаров на таможенной территории ЕАЭС – другим видом транспорта, программное средство АС КТТ-2 не позволяет перевозчику продолжать процедуру транзита. В этом случае необходимо до перегрузки товаров завершить процедуру транзита, а после нее открыть новую процедуру транзита на ту же партию.

Вместе с тем необходимо отметить, что положения ТК ЕАЭС не обязывают в подобной ситуации многократно применять процедуру транзита. Согласно положениям ст. 148 ТК ЕАЭС разгрузка, перегрузка и иные грузовые операции с товарами, перевозимыми в соответствии с процедурой таможенного транзита, допускаются с разрешения таможенного органа, в регионе деятельности которого совершаются такие операции, и не требуют повторного помещения товаров под процедуру транзита¹.

В связи с этим в целях упрощения транзитных мультимодальных перевозок необходима срочная доработка программного средства АС КТТ2 путем наделения его функциями оформления мультимодальных перевозок в рамках одной процедуры таможенного транзита. В таком случае перевозчику будет достаточно получить разрешение на перегрузку товаров, причем данное разрешение может оформляться в электронном виде без фактического присутствия перевозчика.

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, подписанному в г. Москве 11.04.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право» (дата обращения: 11.04.2019).

Исходя из того, что Правительство Белгородской области проводит политику совершенствования транзитного потенциала региона, необходимо выявить также проблемы, тормозящие развитие данной сферы региона.

В настоящее время, препятствием роста транзитных перевозок являются пробелы в российском законодательстве по этому вопросу, то есть несогласованность действий различных ведомств, а так же основная причина неэффективного использования транзитного потенциала транспортных систем – это неравномерный транзитный грузопоток по направлениям перевозок.

В качестве решения первой проблемы, как рекомендации в области развития транспортной инфраструктуры на территории Белгородской области можно предложить следующее: разработать новые, более точные положения в законодательстве в сфере управления транзитной инфраструктурой, которые упростят большинство функций органов власти, а так же улучшат некоторые механизмы в области разработки и принятия управленческих решений в области транзита.

Для эффективного транзитного грузопотока необходимо в большей степени задействовать рыночные механизмы, которые будут стимулировать государственно-частные взаимоотношения в транспортно-логистической сфере. Благодаря этому можно систематизировать полученную информацию, необходимую для более конкретной оценки транзитного потенциала России.

Эффект от реализации разных проектов в рамках обозначенной проблемы будет состоять в том, что процесс стимулирования отраслей экономики региона, происходит со связанными с транспортной инфраструктурой, влияющей на них, привлечения инвестиций, повышение уровня жизни населения, увеличение доходов федерального, регионального и местного бюджетов, а также удовлетворение потребностей населения в условиях развития транзита через Белгородскую область.

Таким образом, основные проблемы развития транзитного потенциала Белгородской области и пути их решения представлены на рис. 8.

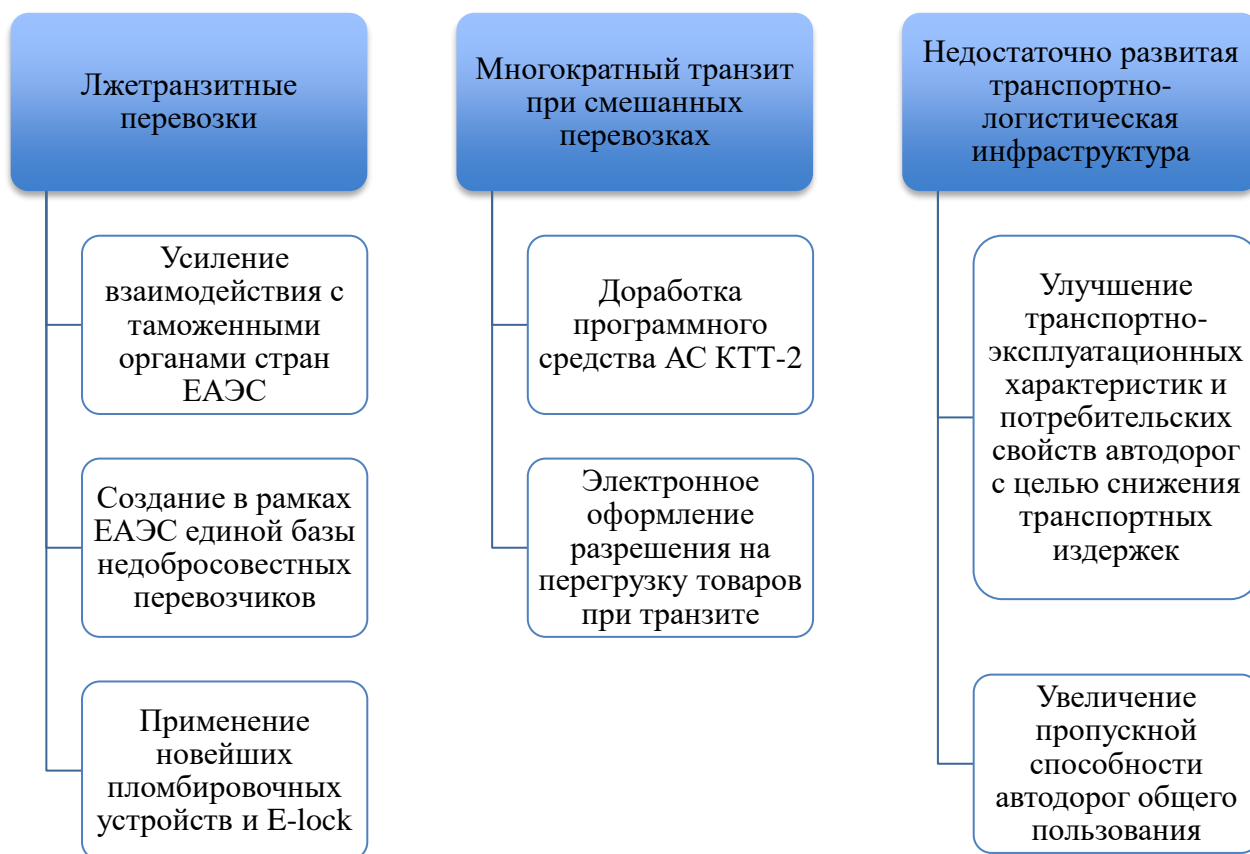


Рис. 8. Основные проблемы и направления развития транзитного потенциала Белгородской области

В результате анализа практики и обоснования направлений развития транзитного потенциала Белгородской области необходимо сделать ряд выводов:

1. В условиях возрастающей интенсивности торговли между странами основой для развития транзитного потенциала Белгородской области и страны, в целом, является эффективная транспортно-логистическая структура, все более важным элементом которой становится работа таможенных органов. Потребность рынка в оперативном оформлении грузов и их быстрой доставке до конечного потребителя постоянно растет, и для решения этих вопросов Белгородской таможенной службой внедряются перспективные таможенные технологии, автоматизируются таможенные

операции, совершенствуется контроль за осуществлением транзитных перевозок.

2. Повышению эффективности таможенного транзита может способствовать объединение в единый процесс функционирования государственных контролирующих органов в пунктах пропуска и синхронизации и совмещения контрольных процедур контролирующими органами сопредельных государств в пунктах пропуска через таможенную границу Союза. Одним из наиболее актуальных вопросов организации внешнеэкономической деятельности стран ЕАЭС является создание транзитной системы в рамках Союза и единый гарантийный механизм при транзите товаров на базе законодательных норм Таможенного кодекса Союза. Именно на его основе должны осуществляться развитие интеграционных экономик, электронное информационное взаимодействие, организация единого электронного документооборота с использованием электронной подписи единого образца во всех странах ЕАЭС.

3. Основными направлениями дальнейшего развития транзитного потенциала Белгородской области должны выступать: в целях недопущения лже-транзитных перевозок – усиление взаимодействия с таможенными органами стран ЕАЭС; создание в рамках ЕАЭС единой базы недобросовестных перевозчиков; применение новейших пломбировочных устройств и E-lock; для устранения многократного транзита при смешанных перевозках – доработка программного средства АС КТТ-2; электронное оформление разрешения на перегрузку товаров при транзите; для развития транспортно-логистической инфраструктуры – улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автодорог; увеличение пропускной способности автодорог общего пользования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортный комплекс оказывает комплексное влияние на региональные интеграционные процессы в целом и экономическое развитие региона в частности, как на макроуровне, так и применительно к отдельным предприятиям и корпорациям, которые и определяют использование объектов транспортной системы. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств-участников интеграционного союза формирует один из источников их дохода и является важнейшей составляющей транзитной экономической системы.

Под транзитным потенциалом необходимо понимать совокупность внешних и внутренних условий и факторов, которые определяют возможности государства (региона) предоставлять услуги по осуществлению международных перевозок по своей территории и выступающих источником дохода для хозяйствующих субъектов и страны в целом. В настоящее время, становление и развитие транзитной экономической системы региона происходит в процессе реализации его транспортно-транзитного потенциала (ТТП) и сопровождается организационной, институциональной, производственно-технологической модернизацией народного хозяйства, выходом соответствующих стран на передовые позиции.

В силу того, что по причине различного территориального положения стран структура региональных транзитных перевозок также различна, и с учётом разницы в социально-экономическом развитии и отраслевой специализации государств, с позиций функционального подхода предложим следующие виды транзитных перевозок:

1. Перевозки, выходящие за границы территории региона: межрегиональные транзитные перевозки.

2. Перевозки, которые осуществляются на территории конкретного региона (в пределах границ стран-участниц интеграционного союза): внутрирегиональные транзитные перевозки.

Проведение комплексного анализа транзитных возможностей региона осуществляется в рамках трёх следующих относительно самостоятельных этапов исследования: анализ ретроспективной динамики транзитного потенциала региона; оценка текущей степени реализации принципов транзитной привлекательности национальной транспортно-логистической системы страны; прогнозирование ключевых объёмных показателей развития рынков транзитных перевозок в разрезе различных видов транспорта.

Нормативно-правовую основу развития транзитного потенциала составляют следующие документы: Договор о Евразийском экономическом союзе, Таможенный Кодекс Евразийского экономического союза, Рекомендации Коллегии Евразийской экономической комиссии, Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, Транспортная стратегия Российской Федерации.

В ЕАЭС транзит также является одной из обязательных процедур в отношении отдельных категорий товаров, перемещаемых по таможенной территории и (или) через таможенную территорию ЕАЭС, либо с таможенной территории Союза на эту же территорию через третье государство.

ТК ЕАЭС содержит ряд существенных изменений, касающихся как порядка и сроков совершения таможенных операций, так и проведения таможенного контроля, связанных с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита и ее завершением, а также новеллы, касающиеся таможенного транзита, ранее не применявшиеся в практике деятельности таможенных органов.

Правовое регулирование применения таможенной процедуры таможенного транзита регламентировано главой 22 Кодекса. Порядок проведения таможенного контроля определен разделом 5 Кодекса. В новом

ТК ЕАЭС изменения, в частности, коснулись: предоставления обеспечения в отношении товаров, помещаемых под таможенный транзит; порядка установления и места доставки товаров; завершения действия таможенной процедуры таможенного транзита; таможенных операций, совершаемых после доставки товаров в их место доставки.^[1]

В условиях возрастающей интенсивности торговли между странами основой для развития транзитного потенциала Белгородской области и страны, в целом, является эффективная транспортно-логистическая структура, все более важным элементом которой становится работа таможенных органов. Потребность рынка в оперативном оформлении грузов и их быстрой доставке до конечного потребителя постоянно растет, и для решения этих вопросов Белгородской таможенной службой внедряются перспективные таможенные технологии, автоматизируются таможенные операции, совершенствуется контроль за осуществлением транзитных перевозок.

Основным стратегическим структурным элементом, обеспечивающим развитие транзитного потенциала Белгородской области, является реконструированный и модернизированный до уровня современных мировых стандартов международный аэропорт в г. Белгород, Белгородский регион Юго-Восточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД», автотранспортные предприятия, логистические центры и объекты логистической и сервисной инфраструктуры. Регион в целом развивается как составной элемент опорной национальной транспортной сети, обладающий необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающий целостную взаимосвязь региональных зон опережающего развития и территориальных кластеров.

Основными качественными и количественными результатами (индикаторами) развития транзитного потенциала на территории Белгородской области станут:

1. Создание нового направления экономического развития региона,^[1] обеспечивающего значительные синергетические и

мультипликативные эффекты в экономике, социальной сфере и сфере услуг области.

2. К 2025 году перевозка грузов транспортом общего пользования достигнет 118 млн тонн, пассажиров - 109,5 млн человек.

3. Привлечение инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры.

4. Расширение межрегиональных и международных транспортно-экономических связей.

5. Привлечение дополнительных грузопотоков и развитие интермодальных перевозок грузов на основе внедрения прогрессивных логистических технологий, обеспечения координации и взаимодействия смежных видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса.

6. Повышение уровня жизни населения на базе создания более 5 тысяч новых рабочих мест

Повышению эффективности таможенного транзита может способствовать объединение в единый процесс функционирования государственных контролирующих органов в пунктах пропуска и синхронизации и совмещения контрольных процедур контролирующими органами сопредельных государств в пунктах пропуска через таможенную границу Союза. Одним и наиболее актуальных вопросов организации внешнеэкономической деятельности стран ЕАЭС является создание транзитной системы в рамках Союза и единый гарантийный механизм при транзите товаров на базе законодательных норм Таможенного кодекса Союза. Именно на его основе должны осуществляться развитие интеграционных экономик, электронное информационное взаимодействие, организация единого электронного документооборота с использованием электронной подписи единого образца во всех странах ЕАЭС.

Основными направления дальнейшего развития транзитного потенциала Белгородской области должны выступать:

– в целях недопущения лжетранзитных перевозок: усиление взаимодействия с таможенными органами стран ЕАЭС; создание в рамках ЕАЭС единой базы недобросовестных перевозчиков; применение новейших пломбировочных устройств и E-lock;

– для устранения многократного транзита при смешанных перевозках: доработка программного средства АС КТТ-2; электронное оформление разрешения на перегрузку товаров при транзите;

– для развития транспортно-логистической инфраструктуры: улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автодорог; увеличение пропускной способности автодорог общего пользования.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, подписанному в г. Москве 11.04.2017) [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

2. Договор о Евразийском экономическом союзе [Электронный ресурс] : подписан в г. Астане 29 мая 2014 г. (ред. от 11.04.2017) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

3. Об утверждении «Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» [Электронный ресурс] : Указ Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 г. № 725 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

4. Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза на 2018 - 2020 годы [Электронный ресурс] : Решение Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 г. № 3 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

5. О мерах, направленных на обеспечение свободы транзитных автомобильных перевозок грузов перевозчиками одного государства - члена Евразийского экономического союза через территории других государств-членов [Электронный ресурс] : Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 декабря 2018 г. № 30 // Справочная правовая

система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

6. Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] : Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26 декабря 2016 г. № 19 // Справочная правовая система «Консультант Плюс». Разд. «Международные правовые акты». Информ. банк «Международное право».

7. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс] : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

8. О Транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

9. Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования» [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012 г. № 1125-р (ред. от 28.11.2017) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

10. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

11. Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р // Справочно-

правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

12. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р (ред. от 28.09.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

13. О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2575-р (ред. от 10.02.2018) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

14. О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации» [Электронный ресурс] : Приказ ФТС РФ от 1 октября 2008 г. № 1221 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

15. План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы «Автонет» [Электронный ресурс] : Приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию России от 24 апреля 2018 г. № 1 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

16. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [Электронный ресурс] : Протокол президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. № 15 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

17. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области [Электронный ресурс] : постановление Правительства Белгородской области от 25 января 2010 г. № 27-пп (ред. от 25.03.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство».

18. Об утверждении государственной программы Белгородской области «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области» [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Белгородской обл. от 28 октября 2013 г. № 440-пп (ред. от 04.02.2019) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Регион. законодательство».

19. Абрамов, А. С. Проблемные вопросы и перспективы внедрения технологии декларирования процедуры таможенного транзита в электронной форме как инструмента повышения качества таможенных услуг [Текст] / А. С. Абрамов // Управленческое консультирование. – 2019. – № 2 (122). – С. 80-87.

20. Асаул, М. А. Формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг в ЕАЭС [Текст] / М. А. Асаул, А. Е. Мохов // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 2 (75). – С. 6-9.

21. Белгородская таможня подводит итоги 2018 года [Электронный ресурс] : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы. – Режим доступа: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=19430:-2018-&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145.

22. Вардомский, Л. Б. Вопросы географии транзитных коммуникаций в странах ЕАЭС [Текст] / Л. Б. Вардомский // Региональные исследования. – 2018. – № 2 (60). – С. 120-130.

23. Вардомский, Л. Б. Евразийская интеграция и транзит [Текст] / Л. Б. Вардомский // Белорусский экономический журнал. – 2018. – № 3 (84). – С. 30-42.

24. Вартазарова, А. Э. Бизнес-процессы логистического индустриального парка транзитного региона [Текст] / А. Э. Вартазарова // Российский экономический журнал. – 2018. – № 1. – С. 7.

25. Дунаева, Н. О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала : монография [Текст] / Н. О. Дунаева. – М. : ГУУ, 2015. – 156 с.

26. Дюкарев, А. С. Осуществление таможенного контроля за таможенным транзитом в рамках электронных технологий с введением системы слежения за товарами [Текст] / А. С. Дюкарев, Р. А. Лаптев // Вопросы экономики и управления. – 2016. – № 3. – С. 95-97.

27. Зоидов, К. Х. Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: монография [Текст] / К. Х. Зоидов, А. А. Медков, З. К. Зоидов. – М. : Экономическое обозрение, 2017. – 519 с.

28. Иваненко, М. А. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров [Текст] / М. А. Иваненко // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2017. – № 4. – С. 120-124.

29. Информация о текущей деятельности таможенного органа [Электронный ресурс] : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы России. – Режим доступа: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=category&id=103&Itemid=145.

30. Камалова, Т. А. Пути повышения эффективности работы транспортного комплекса [Текст] / Т. А. Камалова // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3: общественные науки. – 2018. – Т. 33. – № 3. – С. 36-40.

31. Кириллова, А. Г. Актуальные аспекты развития международных транспортных коридоров на территории России [Текст] / А. Г. Кириллова // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 2 (75). – С. 51-54.

32. Кирова, И. В. Перспективы модернизации российской экономики в условиях санкционного режима [Текст] / И. В. Кирова, Т. Л. Попова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 2 (8). – С. 7.
33. Кнобель, А. Ю. Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия [Текст] / А. Ю. Кнобель // Вопросы экономики. – 2015. – № 3. – С. 87–108.
34. Комов, М. С. Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития [Текст] / М. С. Комов // Вестник Евразийской науки. – 2018. – № 5. – Т. 10. – С. 1-7.
35. Костин, А. А. Международное таможенное сотрудничество [Текст] / А. А. Костин, О. В. Костина, О. А. Москаленко. – СПб. : Интермедия, 2017. – 472 с.
36. Куган, С. Ф. Методологические подходы к формированию логистических кластеров [Текст] / С. Ф. Куган // Логистические системы в глобальной экономике. – 2017. – № 7. – С. 197-201.
37. Лаптев, Р. А. Национальная экономика России в системе мирохозяйственных связей [Текст] / Р. А. Лаптев // Общество: политика, экономика, право. – 2018. – № 8 (61). – С. 25-27.
38. Ларин, О. Н. Перспективы интеграции транспортных систем Евразийского экономического союза [Текст] / О. Н. Ларин // Проблемы национальной стратегии. – 2017. – № 4 (43). – С. 152-170.
39. Логинова, Н. А. Формирование трансформационного потенциала рынка транспортных услуг [Текст] / Н. А. Логинова, М. В. Сигова // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. – 2015. – № 4 (26). – С. 55–59.
40. Леонтьев, Р. Г. Транзитный потенциал транспорта Дальнего Востока Российской Федерации (гипотезы и реалии): монография [Текст] / Р. Г. Леонтьев, А. Л. Орлов – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2015. – 303 с.
41. Медведев, И. В. Институциональные основы развития транзитного потенциала и экономической интеграции в ЕАЭС [Текст] /

И. В. Медведев // Национальные интересы приоритеты и безопасность. – 2019. – Т. 15. – № 1. – С. 153-167.

42. Медков, А. А. Теоретико-методологические предпосылки становления транзитной экономики и эволюционно-институциональное развитие транспортно-транзитных систем России и стран Центральной Азии. Часть I [Текст] / А. А. Медков, К. Х. Зоидов // Проблемы рыночной экономики. – 2016. – № 1. – С. 64-74.

43. Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/seminar/Documents/Аналитическое%20издание%20ОНЭР.pdf.

44. Островская, Е. Я. ЕАЭС в глобальных цепочках стоимости: ограничения и возможности [Текст] / Е. Я. Островская, И. А. Мануйлов // Международная торговля и торговая политика. – 2016. – № 2. – С. 74–85.

45. Охотников, И. В. Проблемы развития международных транспортных коридоров и транзитного потенциала России [Текст] / И. В. Охотников, Л. А. Шведов // Транспортное дело России. – 2018. – № 5. – С. 44-45.

46. Павленко, О. А. Оценка транзитного потенциала международных транспортных коридоров [Текст] / О. А. Павленко // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 1 (78). – С. 55-63.

47. Пылин, А. С. Международные транспортные коридоры на Южном Кавказе и их транзитный потенциал [Текст] / А. С. Пылин // Постсоветских материк. – 2018. – № 4 (4). – С. 121-137.

48. Расколенко, В. А. Таможенная процедура таможенного транзита: сущность и условия применения [Текст] / В. А. Расколенко // Молодой ученый. – 2016. – № 10. – С. 56-58.

49. Резер, С. М. Об институциональных мерах поддержки транзитных перевозок [Текст] / С. М. Резер, О. Н. Ларин, З. В. Альметова // Транспорт: наука, техника, управление. – 2018. – № 5. – С. 3-7.

50. Седос, А. В. Особенности таможенного контроля при применении таможенной процедуры таможенного транзита товаров, перемещаемых по таможенной территории Евразийского экономического союза [Текст] / А. В. Седос // Бюллетень инновационных технологий. – 2018. – Т. 2. – № 1 (5). – С. 41.

51. Соколов, С. М. Развитие мультимодальных перевозок как направление совершенствования транзитного потенциала Евразийского экономического союза [Текст] / С. М. Соколов // Вестник Российской таможенной академии. – 2018. – № 4. – С. 118-125.

52. Сорокин, В. В. Разработка концептуальной модели развития технических средств GPS-мониторинга и контроля состояния товаров и грузов при таможенном транзите [Текст] / В. В. Сорокин, Д. Н. Афонин // Бюллетень информационных технологий. – 2019. – Т. 3. – № 1 (9). – С. 45-49.

53. Структура Белгородской таможни [Электронный ресурс] : офиц. сайт Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы. – Режим доступа: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10730:2015-08-18-13-54-30&catid=85:info-o-tam-org-bel-cat&Itemid=127.

54. Сулейманов, Р. В. Проблемы использования транспортной инфраструктуры Российской Федерации [Текст] / Р. В. Сулейманов // Научный журнал. – 2018. – № 3 (26). – С. 59-60.

55. Таможенная статистика внешней торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://stat.customs.ru/apex/f?p=201:4:252496428459424::NO::P4_REQUEST:NEW.

56. Тимофеев, В. А. Перспективы развития транспортно-логического кластера в Белгородской области [Электронный ресурс] / В. А. Тимофеев // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2016. – № 4. – Режим доступа: <https://scienceforum.ru/2015/article/2015009826>.

57. Тимченко, А. В. Институционализация государственной политики обеспечения транспортной безопасности как форма интеграции система государственной транспортной политики [Текст] / А. В. Тимченко // Политическая наука. – 2017. – № 5. – С. 124-136.

58. Тураева, М. О. Новые реалии Евразийского транспортного пространства [Текст] / М. О. Тураева // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2018. – № 3. – С. 25-39.

59. Тянутова, Т. В. К вопросу об альтернативных режимах валютного курса и их влиянии на банковскую систему страны [Текст] / Т. В. Тянутова, Н. И. Дорожкина // Социально-экономические явления и процессы. – 2017. – № 4. – С. 66–71.

60. Устинович, Е. С. Определение политических критериев мониторинга социально-экономического развития субъектов РФ: постановка проблемы [Текст] / Е. С. Устинович, С. С. Железняков // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2015. – № 2. – С. 11–17.

61. Шарошенко, И. В. Развитие таможенно-логистических терминалов Дальнего Востока России как условие активизации внешнеторговой деятельности региона [Текст] / И. В. Шарошенко // Вестник Российской таможенной академии. – 2018. – № 1. – С. 16-24.

62. Шевченко, Ж. Д. Обеспечение соблюдения таможенного транзита как мера административного принуждения [Текст] / Ж. Д. Шевченко, И. В. Островская // Молодой ученый. – 2017. – №12. – С. 425-428. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/146/41071/>.

63. Шишков, Ю. В. Кризис Еврзоны: выводы для архитекторов ЕврАзЭС [Текст] / Ю. В. Шишков // Мировая экономика и международные отношения. – 2014. – № 6. – С. 13-22.

64. Щербанин, Ю. А. Развитие мировых транспортных коммуникаций: геополитика, инфраструктура, риски [Текст] / Ю. А. Щербанин // Логистика: Современные тенденции развития : материалы

XV Международной научно-практической конференции. – М. : МГУ, 2016. – С. 187-191.

65. Цветков, В. А. Государственно-частное партнерство – основная форма реализации транспортно-транзитного потенциала России [Текст] / В. А. Цветков, К. Х. Зоидов, А. А. Медков // Экономика региона. – 2017. – Т. 13. – № 1. – С. 1-12.

66. Юкиш, В. Ф. Тенденции развития транспортного комплекса России [Текст] / В. Ф. Юкиш // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2015. – № 12–3. – С. 183–189.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Структура товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита
Белгородской таможней в 2018 году

Отрасль	Стоимость, тыс. \$	Вес, тонн
Живые животные	27574,4	4372,3
Молочная продукция, яйца птиц, мед натуральный	8438,8	3366,6
Продукты животного происхождения	1345,9	1,2
Живые деревья и другие растения	5350,5	5047,1
Овощи и съедобные корнеплоды и клубнеплоды	2033,8	1776,3
Фрукты и орехи	13867	24415,5
Кофе, чай, пряности	1431,3	228,9
Злаки, семена, плоды и зерно	15231,5	8752,9
Жиры, масла животного и растительного происхождения	18399,6	21300,1
Сахар и кондитерские изделия из сахара	1367,3	698,6
Какао и продукты из него	25334,6	5826,4
Продукты переработки овощей, фруктов, орехов	5370,8	4574,5
Алкогольные и безалкогольные напитки и уксус	1876,2	946,3
Готовые корма для животных	23404,2	40135,3
Соль, сера, земли и камень	28430,1	863823,2
Руды, шлак и зола	17749	34477,8
Продукты неорганической химии	14029,2	31381,5
Органические химические соединения	40396,4	14571,8
Фармацевтическая продукция	66979,5	2825,2
Удобрения	5551	11148,8
Краски и лаки	6459,8	2064,3
Эфирные масла, косметические или туалетные средства	3462,5	2234,2
Моющие средства и смазочные материалы	6739,6	3711,4
Белковые вещества, ферменты	4650,3	1401,7
Прочие химические продукты	50629,3	28311,7
Пластмассы и изделия из них	72985,8	28917,9
Каучук, резина и изделия из них	17395,6	3011,1
Древесина и изделия из нее, пробка	5501,1	11956,6
Бумага, картон, печатная продукция	19237,1	9749,8
Хлопок и пряжа	3280,6	967,8
Химические нити и волокна	2017,5	1264,2
Одежда, обувь и галантерея	15652	2536,4
Изделия из камня и керамики	65020,7	145998,7
Стекло и изделия из него	2739,6	1856,9
Черные металлы и изделия из них	283412,8	263916,6
Недрагоценные металлы и изделия из них	53712,1	11702,1
Реакторы ядерные, котлы и оборудование	287126,6	42165,2
Электрические машины и оборудование	101655,8	12640,9
Средства наземного транспорта	110790,4	87984,1
Измерительные, контрольные, медицинские аппараты	11610,2	246,2
Мебель и постельные принадлежности	18903,8	7270,3
Игрушки, игры и спортивный инвентарь	7691	1853,2

Структура стран-отправителей товаров, помещенных под таможенную процедуру
таможенного транзита Белгородской таможней в 2018 году

	Стоимость, тыс. \$	Вес, тонн
Аргентина	1629	456,1
Австрия	8031,9	1378,5
Азербайджан	2566,1	44048,7
Бангладеш	1104,4	146,2
Бельгия	2347,3	379,3
Болгария	1100,7	208,8
Бразилия	7703,2	5431
Беларусь	63358,4	146182,8
Канада	4950,9	454,8
Швейцария	4250,8	116,5
Китай	100583,2	42161,5
Чехия	9697,8	1003,5
Германия	124474,2	24083,6
Дания	14119,5	3586,2
Эквадор	10320,3	2379
Эстония	5701	145,6
Испания	12005,4	4883,9
Финляндия	5848,6	1220,9
Франция	42658,1	5354,1
Соединенное королевство	2334	332,9
Грузия	3399	3005,8
Греция	6547,8	7330,2
Венгрия	27116,4	3279,4
Индонезия	12654,4	16824,8
Индия	5668,4	2330,7
Италия	23791,7	3392,4
Япония	32776,8	4103,4
Корея	6902,1	3088
Казахстан	9465,7	19581,5
Литва	4296	305,8
Латвия	6841,2	102,2
Молдова	22639,9	21927,4
Малайзия	3716,2	4478,3
Нидерланды	83622,8	8752,4
Польша	19281,2	4726,8
Сербия	2764,2	874,6
Словения	5535,7	175
Словакия	10850,8	18615,4
Турция	14557	35516,9
Тайвань	3142,7	157,1
Украина	703015,1	1283470
США	10732	1858,9
Узбекистан	7864,7	3006,4

