

Экономика региона**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРАНСАКЦИОННЫЕ
ИЗДЕРЖКИ ЭКОНОМИКИ И НАСЕЛЕНИЯ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИИ****Виталий ЖДАНОВ, Михаил ПЛЮХИН**

Виталий Петрович Жданов —
кандидат экономических наук, старший научный
сотрудник, профессор АВН России,
независимый эксперт по региональной экономике,
член Совета Калининградского областного союза
потребительских обществ
(236000, Калининград, ул. Комсомольская, 41).
E-mail: zhdanov_vp@mail.ru

Михаил Юрьевич Плюхин —
кандидат экономических наук,
вице-президент ООО «АВТОТОР
Холдинг Менеджмент»
(236013, Калининград,
ул. Магнитогорская, 4).
E-mail: mikle039@mail.ru

Аннотация

С точки зрения организации государственного управления до недавнего времени одной из наиболее сложных федеральных территорий являлась Калининградская область, отделенная от остальной части России границами новых государств, в том числе стран — членов ЕС и НАТО, и международными водами. В мировой практике к таким территориям применяются особые режимы управления и механизмы поддержки. Для выбора инструментария и объема государственной поддержки важно знать, что и в каком размере должны компенсировать эти меры. Авторы с позиций институциональной экономической теории рассмотрели условия возникновения и механизмы формирования дополнительных транзакционных издержек, что характерно для экономики Калининградской области, предложили классификацию, оценили размеры этих издержек, уровень их влияния на макроэкономические показатели Калининградской области. Общий объем дополнительных транзакционных издержек экономики и населения области составляет не менее 23,3 млрд руб. в год. Причем основная нагрузка падает не на население области, а на хозяйствующие субъекты из реального сектора региональной экономики. При разработке нормативных актов, регулирующих деятельность в условиях Калининградской области, в обязательном порядке необходимо учитывать фактор объективности дополнительных транзакционных издержек, характерных для условий Калининградской области, соответственно выстраивая как компенсационные механизмы, так и меры поддержки населения и отдельных секторов экономики области. Результаты исследования могут использоваться при разработке мер государственной региональной политики и быть полезны для ученых и практиков, занимающихся проблемами жизнеобеспечения и развития отдельных российских территорий.

Ключевые слова: Калининградская область, институциональная экономическая теория, транзакционные издержки.

JEL: D23.

...Если выпало в Империи родиться,
лучше жить в глухой провинции у моря.

Иосиф Бродский. Письма римскому другу (из Марциала)

Введение

Многие проблемы развития Калининградской области, небольшой российской территории (15,1 тыс. км²) с населением 967 тыс. человек, обусловлены историческими факторами.

Калининградская область образована на трети бывшей Восточной Пруссии, переданной по решению Потсдамской (1945 год) конференции Советскому Союзу.

Границы области закреплены в заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, принятом в Хельсинки (1975 год), и окончательно урегулированы в 1990 году Договором о добрососедстве, партнерстве и сотрудничестве между СССР и ФРГ.

Сложности заселения территории, послевоенного восстановления экономики, приспособления оставшегося экономического потенциала к условиям работы в совершенно иной хозяйственной системе затрудняли в советский период развитие региона, ставшего к тому же военным форпостом страны на западе. До 1956 года область являлась закрытым административно-территориальным образованием: въезд осуществлялся только на основании специальных разрешений. После 1956 года область стала территорией с регламентированным посещением гражданами СССР и закрытым территориальным образованием для иностранных граждан. И только с 1989 года Калининградская область стала открытой для посещения гражданами СССР и других государств.

После выхода в 1991 году Литвы из состава СССР область стала сначала советским, а после распада СССР — российским эксклавом¹ — территорией России в окружении зарубежных государств — членов НАТО: на юге область граничит с Польшей, а на востоке и севере — с Литвой (рис. 1).

Наземное сообщение Калининградской области с основной Россией осуществляется через территории как минимум двух независимых государств с соблюдением пограничных и таможенных формальностей.

¹ Расстояние от границы Калининградской области до ближайшей границы основной части России составляет 405 км. С формальной точки зрения область — полуанклав, так как на западе региона имеется свободный выход к Балтийскому морю. Для территории за всю ее документированную историю уже третий раз характерно оторванное от остальной части государства географическое положение: (1) в 1701–1772 годах Восточная Пруссия входила в состав Королевства Пруссии и отделялась от основной территории страны территорией Речи Посполитой; (2) после Первой мировой войны, в 1918–1939 годах, Свободное государство Пруссия в составе Германии отделялось от основной части страны территорией Польши и (3) ситуация, сложившаяся после распада СССР и сохраняющаяся в настоящее время.



Рис. 1. Географическое расположение Калининградской области РФ

Наиболее сложной для области проблемой является обеспечение беспрепятственного транзита грузов и пассажиров через Литву².

1. Экономика Калининградской области и меры по ее поддержке

В мировой практике к таким обособленным территориям применяются особые режимы управления и меры государственной поддержки. Российское государство на протяжении 26 лет оказывало и продолжает оказывать специальные меры поддержки населения и экономики Калининградской области³. К ним, в частности,

² Так, в июле 1993 года Литва ввела в действие ряд ограничений, препятствующих автомобильному провозу транзитных российских грузов на территорию области: принудительное полицейское сопровождение грузов (за счет перевозчика), большой транзитный залог. России пришлось приложить немалые усилия для устранения этой дискриминационной практики. До сих пор тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом по литовской территории в направлении Калининграда традиционно в 5–6 раз выше, чем в направлении литовского порта Клайпеда. В итоге сложилось перераспределение грузов в пользу портов Прибалтики.

³ Насчитывается порядка 120 правовых актов ЕС, межгосударственного, федерального и ведомственного уровня, которые приводили к существенному изменению условий хозяйствования на территории области. Всего же по состоянию на 01.05.2016 года в российских базах правовой информации насчитывается порядка 260 документов, в названии которых упоминается Калининградская область. По области приняты 8 «именных» федеральных законов, наибольшее количество — у Республики Крым (25) и Москвы (13). По проблемам региона проведено 2 заседания Совета безопасности РФ (1996, 2001), которые во многом предопределили дальнейшее развитие территории. 20 июня 2016 года в Светлогорске состоялось выездное совещание Совета безопасности, посвященное рассмотрению вопросов комплексной безопасности Калининградской области.

относятся организация транспортных связей с основной территорией страны, налоговые и таможенные льготы, меры по поддержке местных предприятий, развитие объектов экономической инфраструктуры и др. [Кузнецова, Мау, 2002; Нуреев, 2010; Цикель, 2003].

В качестве инструментов поддержки развития своей эксклавной территории Правительство РФ определило последовательное введение в области сначала свободной экономической зоны (СЭЗ), а затем — Особой экономической зоны (ОЭЗ), принятие Федеральной целевой программы развития Калининградской области, а далее — Государственной программы «Социально-экономического развития Калининградской области до 2020 года», снижение административных барьеров и, наконец, введение механизма компенсации таможенных льгот. Изначально в составе предоставленных региону льгот основной объем имели таможенные преференции. Но инструментарий и объемы поддержки области со стороны государства со временем существенно изменились. Так, если на начальном этапе мерами господдержки могли пользоваться практически все предприниматели и, опосредованно, всё население области, то с 2000 года меры стали носить более выборочный и адресный характер: были введены механизмы квотирования ввоза товаров на территорию ОЭЗ, стала более жесткой регламентация порядка определения уровня добавленной стоимости, перечня так называемых простых операций по переработке, введен ценз для получения статуса резидента ОЭЗ, затем — замена таможенных преференций на налоговые льготы, учет товаров, перевозимых физическими лицами железнодорожным и авиационным транспортом из Калининградской области на основную территорию РФ и т. д.

Анализ хронологии введения нормативных актов показывает, что в ряде случаев отдельные регулирующие меры в отношении Калининградской области вводились, а позднее отменялись (или существенно уточнялись)⁴.

Отметим, что кроме регулирования на основе федеральных законов и постановлений правительства хозяйствующие субъекты сталкиваются с тем, что отдельные территориальные управления федеральных органов власти в Калининградской области, исходя

⁴ Для России Калининградская область стала своего рода экспериментальной площадкой для отработки на практике механизмов государственного регулирования развития территорий: сначала в части регулирования внешнеэкономической деятельности, затем режимов свободной таможенной зоны, далее порядка происхождения товара, квотирования, затем стабильности хозяйственных условий («дедушкина оговорка»), расчета налоговой нагрузки и, в завершение, — компенсации таможенных преференций, но уже как элемента стабилизации условий деятельности хозяйствующих субъектов. Многие из калининградского опыта было использовано при разработке Федерального закона об ОЭЗ и при создании законодательства ЕАЭС.

из специфики своей деятельности, связанной с геополитическим положением региона, осуществляют и свое правовое регулирование по регламентам и инструктивным письмам, причем предприниматели области зачастую не информируются о содержании возможных проверок и их основаниях. Это вносит в практику ведения в области хозяйственной деятельности дополнительные сложности.

События последних лет, связанные с проявлениями мирового кризиса и с введением ЕС и РФ взаимных санкций, наглядно показали, что сложившаяся в Калининградской области модель социально-экономического развития, базирующаяся на таможенных преференциях региону и встраивании на этой основе калининградских сборочных производств в транснациональные цепочки формирования стоимости, в стратегической перспективе перестала соответствовать происходящим важным изменениям.

В настоящее время на экономику Калининградской области влияют следующие значимые факторы:

- реформатирование мировой экономики;
- ухудшение в кратко- и среднесрочной перспективе отношений между РФ и ЕС, и, соответственно, усложнение условий приобретения сырья и комплектующих от европейских поставщиков;
- продолжающийся кризис экономики (и государственного бюджета) РФ и снижение внимания центра к проблемам, возникающим в Калининградской области;
- возрастание конкуренции между российскими регионами за размещение производств и участие в федеральных программах.

Ввиду резкого и, пожалуй, безальтернативного изменения ситуации возникла неопределенность на всех уровнях⁵. Ключевой проблемой является неверная концептуальная оценка большинством влиятельных федеральных (и региональных) стейкхолдеров и экспертов роли и места Калининградской области в РФ, а также неосознание (или непризнание) существования не декларируемых внешними политическими силами целей и намерений в отношении данной территории, которые несут угрозу безопасности страны.

⁵ Так, в федеральном центре нет видения эффективного использования возможностей региона как самого западного субъекта РФ. При этом считается оправданным и «модным» не признавать влияния на экономику и социальную сферу области фактора оторванности Калининградской области от основной территории РФ. На региональном уровне постоянно выявляются текущие риски и проблемы, но отсутствуют средства для их купирования, что негативно отражается на инвестиционной привлекательности территории и настроениях населения и бизнеса.

Исходя из новых реалий необходимо:

- четко идентифицировать отличия в условиях деятельности хозяйствующих субъектов в Калининградской области по сравнению с другими регионами РФ;
- объективно оценить произошедшие изменения;
- сформировать видение стратегического развития Калининградской области с учетом ее геополитического положения;
- выстроить механизмы компенсации издержек в интересах поддержки перспективных направлений специализации экономики территории;
- пересмотреть на этой основе меры поддержки экономики области и внести необходимые изменения в нормативно-правовые акты, в действия государственных и муниципальных властей по поддержке предпринимательства и социальной сферы.

Первым необходимым шагом для комплексного исследования экономики области является идентификация существенных отличий в условиях деятельности хозяйствующих субъектов в Калининградской области по сравнению с другими регионами России и определение на этой основе уровня влияния факторов отделенности на функционирование региональной экономики. Именно это и является предметом исследования в настоящей работе.

2. Анализ трансакционных издержек Калининградской области

Представляется, что с учетом специфики Калининградской области и существенной зависимости ее экономики от качества государственного регулирования выработку предложений по развитию данной территории возможно осуществить на основе институциональной экономической теории.

Именно институциональная теория⁶ (см., например: [Фуруботн, 2005; Шаститко, 2010]) позволяет (в отличие от неоклассической экономической теории):

- 1) рассматривать экономические явления как паттерны — органичное системное развивающееся целое, а не как статичные механизмы причинно-следственных связей;

⁶ Институциональная экономическая теория возникла в начале XX века и развивалась силами таких ученых, как У. Гамильтон, Дж. Гэлбрейт, У. Митчелл, Дж. Коммонс, Ф. Перру, Р. Коуз, Дж. Бьюкенен, Г. Мюрдаль, К. Поланьи, Г. Таллок, М. Олсон, Р. Толлисон и др. К числу российских ученых, активно применяющих институциональный подход к анализу экономики, можно отнести В. Автономова, О. Ананьина, А. Аузана, Р. Капелюшникову, Я. Кузьминову, В. Маевского, С. Малахова, В. Мау, В. Найшуля, Р. Нуреева, А. Олейника, В. Полтеровича, В. Радаева, В. Тамбовцева, Л. Тимофеева, А. Шаститко, М. Юдкевич, А. Яковлева и др.

- 2) рационально сочетать в исследованиях методы индукции и дедукции;
- 3) учитывать значение нормативных элементов в экономической теории;
- 4) изучать процессы адаптации и проводить институциональное моделирование экономических явлений в отличие от поиска формальных условий устойчивости равновесия на рынках в контексте предопределенного порядка.

В рамках институциональной теории различия в условиях деятельности хозяйствующих субъектов можно оценить на основе анализа трансакционных издержек [Фуруботн, 2005; Шаститко, 2010].

Термин трансакция⁷ ввел Джон Коммонс, который обосновал и развил тезис о том, что главное в организации хозяйственной деятельности — четкое определение предмета сделки и защита прав собственности. Понятие трансакционных издержек впервые было введено Рональдом Коузом в его классической работе «Природа фирмы» [Coase, 1937; Коуз, 2007]. Именно стремлением бизнеса к экономии/снижению трансакционных издержек Коуз объяснял феномен возникновения фирм как длительно функционирующих, институционально оформленных организационных структур.

На текущий момент в научном обороте нет устоявшегося определения трансакционных издержек. Различные исследователи вводят определения исходя, как правило, из генезиса возникновения трансакционных издержек⁸.

Для идентификации трансакционных издержек экономистами предлагается следующий критерий: для потребителя этими издержками являются его затраты, которые не входят в цену, уплачиваемую им продавцу; для продавца этими издержками являются его затраты, которые он не нес бы, если бы продавал товар самому себе.

Калининградские предприниматели и потребители, будучи частью экономики России, также несут, как и все россияне, повсеместные, «стандартные» трансакционные издержки. Но в Калининградской области, в отличие от других субъектов РФ, при взаимодействии с регионами РФ возникают и дополнительные трансакционные издержки: расходы на таможенное оформление произведенной продукции при ее отправке на территорию РФ, непропорциональное

⁷ Трансакция — от *лат.* *transactio* «соглашение, сделка».

⁸ Наиболее распространенные определения трансакционных издержек: «издержки по обмену правами собственности», «издержки по осуществлению и защите контрактов», «издержки получения выгод от специализации и разделения труда», «издержки координации и мотивации деятельности экономических агентов», «издержки использования рыночного механизма», «аналог трения в механических системах», «издержки функционирования институциональной структуры».

увеличение стоимости и времени транспортировки товаров в/из Россию через территории других стран и др.⁹

Развивая применительно к условиям эксклавной Калининградской области традиционный подход к определению видов и размеров дополнительных транзакционных издержек Калининградской области (далее — ДТИ КО), определим в качестве критерия следующее: для калининградского потребителя ДТИ КО являются его затраты, которые не входят в цену, уплачиваемую им продавцу из РФ, а не из Калининградской области; для калининградского продавца ДТИ КО являются его затраты, которые он не нес бы, если бы продавал товар калининградскому, а не российскому потребителю. Примеры ДТИ КО: необходимость доказывания происхождения товара (экспертиза, сертификация), оплата работы таможенных брокеров при оформлении товаров для отправки в РФ (и из РФ), задержка движения товара из-за таможенных процедур и простоя транспорта на границах, оплата сборов и повышенные транспортные тарифы при транзите грузов по территории иностранных государств (Литвы и Белоруссии, и реже — Латвии и Польши).

Под ДТИ КО нами понимаются все издержки сверх «стандартных» по установлению, поддержанию, обмену товарами/услугами и защите прав собственности при взаимодействии населения и хозяйствующих субъектов Калининградской области с субъектами хозяйствования, действующими на основной территории РФ.

Схематически механизм возникновения ДТИ КО представлен на рис. 2.

Не вдаваясь в рассмотрение всего многообразия «стандартных», то есть общих для всех хозяйствующих субъектов РФ, видов транзакционных издержек (см., например: [Фуруботн, 2005; Шаститко, 2010; 2014; Мау, 2007; Аузан, 2005; 2013]), рассмотрим ДТИ КО, характерные только для экономики Калининградской области.

⁹ Отметим, что и в период существования Восточной Пруссии немецкие предприниматели обращали внимание на существенные дополнительные издержки ведения бизнеса на этой территории. До Первой мировой войны на территории Пруссии было сконцентрировано до 40% всех химических и металлообрабатывающих предприятий Германии, продукция которых продавалась преимущественно на внутреннем немецком рынке. В архиве Ф. фон Тиссена, крупнейшего германского промышленника, сохранились расчеты издержек производства, вызванных необходимостью провоза товаров и сырья через польскую таможенную в начале 1930-х годов. Тиссен считал, что доля польских таможенных пошлин в стоимости товаров из Пруссии составляет более 15%. Из-за «Данцигского коридора» только Feregnite Schtalwerke (германская сталепромышленная монополия, подконтрольная семейству Тиссенов) теряла в год десятки миллионов марок прибыли. Согласно оценкам Тиссена, к середине 1940-х годов из-за высокой себестоимости производства можно было ожидать краха всей немецкой стальной промышленности — французские конкуренты вытеснили бы немецких металлургов с внутреннего рынка Германии (не говоря уже о внешних рынках).

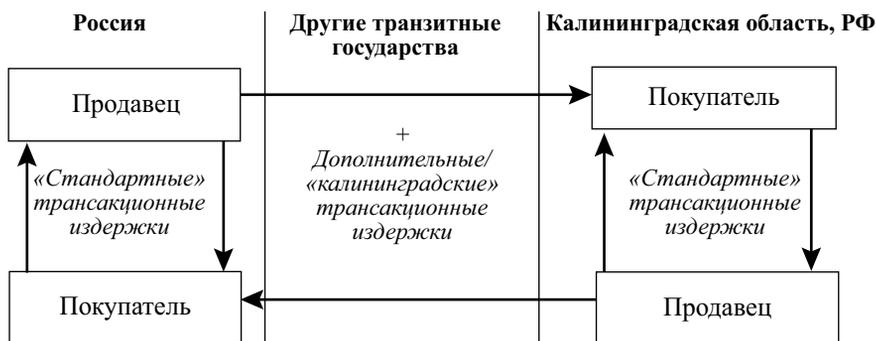


Рис. 2. Иллюстрация к механизму возникновения дополнительных транзакционных издержек в экономике Калининградской области

ДТИ КО проявляют себя в следующих видах транзакций.

1. Продажа продукции калининградского производителя покупателю на основной части России.
2. Продажа продукции российской компании калининградскому покупателю.
3. Транзит продукции по наземным маршрутам Калининградская область — Россия через территории Литвы, Латвии и Белоруссии.
4. Транзит пассажиров по наземным маршрутам Калининградская область — Россия через территории Литвы, Латвии и Белоруссии.
5. Вынужденная замена наземных маршрутов «Калининградская область — Россия» альтернативными — воздушным или морским.
6. Планирование экономической деятельности в Калининградской области хозяйствующим субъектом.
7. Поиск хозяйствующим субъектом в Калининградской области недостающих ресурсов.

При осуществлении транзакций в той или иной степени проявляются следующие группы ДТИ КО, различающиеся по причинам возникновения.

1. ДТИ КО, связанные с территориальной обособленностью области, что обуславливает:
 - разрыв единого таможенного пространства (возникает необходимость обязательного таможенного оформления грузов/партий товаров, оплаты таможенных сборов и растаможивания получаемых товаров);

- появление между областью и основной частью России государств, при пересечении границ которых возникает необходимость многократного прохождения пограничного, таможенного и др. видов контроля;
- ведение транзитными государствами собственной тарифной политики для наземных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного и трубопроводного) и экологических сборов;
- применение для транзита грузов норм и правил ЕС, существенно отличающихся от российских;
- необходимость в ряде случаев вынужденного использования видов транспорта, альтернативных наземному, — воздушного или морского для взаимодействия с основной частью России.

2. ДТИ КО, связанные с малой емкостью регионального рынка. Малая емкость регионального рынка обуславливает:

- приобретение необходимого для производства/потребления ресурса на рынке Калининградской области по завышенной/монопольно высокой стоимости;
- или срочный поиск и доставка ресурса из РФ или из-за рубежа¹⁰.

3. ДТИ КО, связанные с нестабильностью правового режима СЭЗ/ОЭЗ.

Частые и слабо прогнозируемые изменения правового режима обуславливают дополнительные расходы предприятий на приведение технологических процессов в соответствие с новыми требованиями.

Для отдельных видов и подвидов трансакций в Калининградской области характерны различные наборы ДТИ КО (табл. 1).

К *постоянным* ДТИ КО относятся специфические расходы, понесенные при создании институциональных надстроек или приобретении особых прав на длительный период.

1. Содержание в штате компании специалистов по таможенному оформлению (даже при работе калининградского предприятия только на российском рынке).
2. Затраты предприятий на адаптацию к часто изменяющимся условиям ведения бизнеса в Калининградской области (срочное получение дополнительных консультаций, краткосрочное

¹⁰ Речь идет об имеющихся/производимых в Калининградской области ресурсах, но характеризующимися недостаточными объемами. Примеры: высококвалифицированные работники по отдельным специальностям (сварщики, наладчики КИП, средний и младший медперсонал и т. д.), мясо, молоко, мука, сезонные свежие продукты (зелень, фрукты, ягоды и пр.), продукция рыбоводства и пр. В регионах и на основной территории РФ проблема дефицита кадров решается рыночным механизмом оперативного перетока товаров и услуг из соседних регионов, что затруднено в случае оторванности Калининградской области.

Т а б л и ц а 1

Структура дополнительных транзакционных издержек экономики и населения Калининградской области

Вид трансакции	Подвид трансакции	ДТИ КО
Продажа продукции калининградского производителя российскому покупателю	Продукция с импортными сырьем и комплектующими	<i>Постоянные или переменные:</i> Содержание или привлечение (аутсорсинг) специалистов по таможенному оформлению <i>Переменные:</i> Оформление сертификата о происхождении товара из КО
	Продукция без импортного сырья и комплектующих	<i>Переменные:</i> Задержка отправки партии продукции на время таможенного оформления
		<i>Постоянные или переменные:</i> Содержание или привлечение (аутсорсинг) специалистов по таможенному оформлению
Закупка продукции в России для КО	Компания имеет опыт внешнеторговой деятельности	<i>Переменные:</i> Оформление сертификата о происхождении товара из КО
		<i>Переменные:</i> Задержка отправки партии продукции на время таможенного оформления
	Компания не имеет опыта внешнеторговой деятельности	<i>Постоянные или переменные:</i> Содержание или привлечение (аутсорсинг) специалистов по таможенному оформлению
		<i>Переменные:</i> Задержка отправки партии продукции на время таможенного оформления
		<i>Постоянные или переменные:</i> Содержание или привлечение (аутсорсинг) специалистов по таможенному оформлению
Железнодорожный транспорт	Транзит продукции по наземным маршрутам КО РФ – Россия через территории Литвы, Белоруссии, Латвии и Польши	<i>Переменные:</i> Задержка отправки партии продукции на время таможенного оформления
		<i>Переменные:</i> Поиск калининградской компании российской, готовой работать с КО
	Трубопроводный	<i>Переменные:</i> Увеличение времени транспортировки партии продукции на время 4 пограничных и таможенных контролей
		<i>Переменные:</i> Увеличение стоимости транспортировки партии продукции на участках Литвы, Белоруссии и Латвии
Передача электроэнергии		<i>Постоянные:</i> Использование при транзите через Литву, Латвию и Польшу транспортных средств не ниже 4-го экологического класса
		<i>Переменные:</i> Оплата дополнительных расходов, уплачиваемых на территории Литвы, Белоруссии, Латвии и Польши (страховка, экологический сбор и т.д.)
		<i>Переменные:</i> Увеличение времени транспортировки партии продукции на время 4 пограничных и таможенных контролей
		<i>Переменные:</i> Увеличение стоимости транспортировки газа на участках Литвы и Белоруссии
		—

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы 1

Вид трансакции	Подвид трансакции	ДТИ КО
	Железнодорожный транспорт	Обязательное наличие у пассажира действующего заграничного паспорта
		<i>Переменные:</i> Увеличение времени транспортировки партии продукции на время 4 пограничных и таможенных контролей
		<i>Переменные в случае необходимости:</i> Декларирование провозимых товаров и ценностей
Транзит пассажиров по наземным маршрутам КО РФ – Россия через территории Литвы, Латвии и Польши	Автомобильный транспорт	Обязательное наличие у пассажира действующего заграничного паспорта
		<i>Переменные:</i> Увеличение времени транспортировки партии продукции на время 4-х пограничных и таможенных контролей
		<i>Переменные в случае необходимости:</i> Декларирование провозимых товаров и ценностей
	Личный автомобильный транспорт	Обязательное наличие у пассажира действующего заграничного паспорта
		<i>Переменные:</i> Увеличение времени транспортировки партии продукции на время 4-х пограничных и таможенных контролей
		<i>Переменные:</i> Оплата транзитной визы и дополнительных расходов, уплачиваемых на территории иностранных государств (страховка, экологический сбор и т. д.)
		<i>Переменные в случае необходимости:</i> Декларирование провозимых товаров и ценностей
Планирование хозяйствующим субъектом деятельности в КО	Импортные сырье и комплектующие Без импортного сырья и комплектующих	<i>Постоянные или переменные:</i> Содержание в компании или привлечение сторонних специалистов, продающих заданный таможенный профиль продукции компании
		—
Поиск хозяйствующим субъектом ресурсов в КО	Ресурс в КО отсутствует	<i>Постоянные:</i> Изменение технологических процессов/перепрофилирование производства. <i>Или переменные:</i> Срочный поиск и доставка ресурса из России или из-за рубежа
	Ресурс в КО имеется в малом количестве	<i>Постоянные:</i> Приобретение ресурса на рынке КО по монополю завышенной стоимости. <i>Или переменные:</i> Срочный поиск и доставка ресурса из России или из-за рубежа
Выужденная замена наземных маршрутов КО РФ – Россия альтернативными	КО	<i>Постоянные:</i> Использование для транспортировки средств морского или воздушного транспорта

обучение персонала, платные семинары, в ряде случаев — содержание в штате или привлечение сторонних специалистов, проектирующих и переналаживающих технологический процесс предприятия под заданные требования о происхождении товара в конечной продукции компании. Иногда — закрытие предприятия и перенос его деятельности в другие регионы России или в другую страну¹¹).

3. Расходы калининградской компании на поиск российского производителя, готового работать с эксклавом.
4. Использование при транзите через территории Литвы, Латвии автотранспортных средств не ниже экологического класса Евро-4.
5. Расходы пассажира — транзитера через Литву на приобретение заграничного паспорта при следовании железной дорогой, а также транзитной визы (при следовании автомобильным транспортом).

К *переменным* ДТИ КО относятся расходы, зависящие от количества или объема трансакций.

1. Оплата услуг сторонних специалистов для таможенного оформления отправляемых в РФ партий товаров (аутсорсинг).
2. Расходы на оформление сертификата о происхождении товара из Калининградской области.
3. Задержка отправки в Россию партии произведенной в Калининградской области продукции на время таможенного оформления.
4. Задержка продвижения в Калининградскую область российской продукции на время вторичного таможенного оформления («очистка» товара).
5. Увеличение времени транспортировки в/из Россию партии продукции при прохождении 4 процедур пограничного и первичного таможенного контроля.
6. Увеличение стоимости транспортировки партий продукции на тарифных участках железной дороги Литвы и Белоруссии, реже — Латвии.
7. Увеличение стоимости предоставления вагонов для перевозки грузов в/из Калининградской области.

¹¹ В последние годы в области прекратили деятельность: предприятие по производству свечей зажигания, завод шоколадных масс, завод холодильников «Снайге», три предприятия по производству бытовой электроники и т. д. Последний пример: прекращение с 1 января 2017 года деятельности на территории региона крупнейшего производителя пива, обеспечивающего 90% акцизов (порядка 300 млн руб.) по этому виду продукции.

8. При отправке товаров железнодорожным или автомобильным транспортом — оплата расходов, уплачиваемых на территории иностранных государств Литвы, Белоруссии и Латвии (страховка, фитосанитарный контроль, экологический сбор, дорожный сбор и т. д.).
9. В ряде случаев — вынужденное использование для транспортировки товаров воздушного или морского транспорта.
10. Увеличение стоимости транспортировки газа в область через Литву и Белоруссию.
11. Увеличение времени поездки пассажира при прохождении 4 процедур пограничного и первичного таможенного контроля.
12. При следовании личным автомобильным транспортом — оплата транзитной визы и расходов, уплачиваемых на территории иностранных государств (страховка, экологический сбор и т. д.).
13. Приобретение необходимого, но отсутствующего в регионе ресурса (сырья, материалов, комплектующих, рабочей силы по ряду специальностей и т. д.) по завышенной/монопольно высокой стоимости.
14. В ряде случаев — срочный поиск и доставка необходимого, но дефицитного в условиях ограниченного рынка Калининградской области ресурса из России или из-за рубежа.

Очевидно, что перечисленные ДТИ КО имеют различающиеся интенсивности проявления и значимость для экономики и населения области.

Для оценки уровня влияния ДТИ КО важным является корректный выбор периода наблюдений и анализа. На наш взгляд, это должен быть год: (1) наиболее близкий к текущему периоду, (2) отражающий ход относительно стабильного развития региона. Таким, по нашему мнению, является 2014-й, поскольку уже в 2015 году в регионе наблюдался кризис.

Основные группы показателей, отражающих экономическую деятельность в Калининградской области, следующие.

1. Объемы товаров (стоимость, вес), ввезенных на территорию Калининградской области и помещенных под таможенный режим «свободная таможенная зона» в разрезе групп товаров¹².
2. Объемы товаров (стоимость, вес), вывозимых с территории Калининградской области на территорию Таможенного Союза

¹² Таможенная статистика весьма полно отражает экономическую деятельность в Калининградской области, поскольку в силу территориальной обособленности региона подавляющее число торговых трансакций проходят таможенное оформление.

- и помещенных под таможенный режим «реимпорт» после переработки на территории ОЭЗ в Калининградской области¹³.
3. Объемы товаров (стоимость, вес), вывозимых с территории Калининградской области за пределы Таможенного Союза и помещенных под таможенный режим «реимпорт» после переработки на территории ОЭЗ в Калининградской области, — экспорт товаров¹⁴, переработанных на территории ОЭЗ в Калининградской области.
 4. Транспортные железнодорожные тарифы на тарифных участках стран транзита.
 5. Распределение грузовых потоков по видам транспорта.

Сводные показатели, характеризующие объемы экономической деятельности Калининградской ОЭЗ, приведены в табл. 2.

Т а б л и ц а 2

Сводные данные по производству и перемещению товаров Калининградской области

Показатели	2014 год		Примечание
	вес (тыс. тонн)	стоимость (тыс. долл.)	
Ввоз товаров на территорию Калининградской области из других стран	4 177,4	13 926 695,6	Данные таможенной статистики
Ввоз товаров на территорию Калининградской области из России/ЕАЭС	3 554,5	5 802 789,8	Данные таможенной статистики
а) автомобильным транспортом б) железнодорожным транспортом	1/32/3	2/31/3	Оценки авторов долей распределения грузопотока
Вывоз товаров, произведенных в ОЭЗ, на остальную территорию России/ЕАЭС	1 321,9	9 342 385,2	Данные таможенной статистики
а) автомобильным транспортом б) железнодорожным транспортом	1/32/3	2/31/3	Оценки авторов долей распределения грузопотока
Вывоз товаров, произведенных в ОЭЗ, за пределы России/ЕАЭС (реэкспорт)	141,1	154 446,9	Данные таможенной статистики
Количество оформленных в Калининградской области грузовых таможенных деклараций	197 365, из них 65 273 — в режиме реимпорта		Данные таможенной статистики
а) автомобильным транспортом б) железнодорожным транспортом	2/31/3		Оценки авторов долей распределения грузопотока

¹³ Товары с заключением о статусе товара Таможенного Союза (преференция 111) в разрезе групп товаров (в соответствующей графе указано «607811»).

¹⁴ Товары с заключением о статусе товара Таможенного Союза (преференция 113) в разрезе групп товаров (в соответствующей графе указано «6078113»).

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы 2

Показатели	2014 год		Примечание
	вес (тыс. тонн)	стоимость (тыс. долл.)	
Количество оформленных в России/ЕАЭЗ грузовых таможенных деклараций для поставки товаров в Калининградскую область	40 200		Оценка авторов
<i>Для справки:</i>			
Отправление грузов ж/д транспортом из Калининградской области (тыс. тонн)	4 041		Данные Калининградоблстата
Прибытие грузов ж/д транспортом в Калининградскую область (тыс. тонн)	10 854, из них международное — 7 570		Данные Калининградоблстата
Перевезено грузов автомобильным транспортом во всех видах сообщения, <i>всего</i> (тыс. тонн), <i>в том числе:</i>	2 944,6		Данные Калининградоблстата
в международном сообщении	1 232,2		Данные Калининградоблстата
из них между Россией и странами ЕАЭС	270,9		Оценка авторов

В табл. 3 и в Приложении приведены сводные результаты расчетов размеров ДТИ КО¹⁵ и распределение издержек по конечным плательщикам.

Отметим, что ДТИ КО, которые невозможно существенно снизить, дополнительно отдаляют Калининградскую область от основной части РФ (к примеру, от Москвы по сравнению с формальным географическим расстоянием (1120 км) на 1600 км. Область имеет небольшой местный рынок сбыта и целевые рынки, расположенные от нее с учетом ДТИ КО на расстоянии не менее 2200 км.

ДТИ КО участвуют в формировании макроэкономических показателей региона, таких как валовой региональный продукт (ВРП) и его составляющие: ВРП области за 2014 год составляет 306 232,8 млн руб., валовая добавленная стоимость (ВДС) — 232 497,9 млн руб., конечное потребление сектора домашних хозяйств — 216 339,2 млн руб.

О весомости ДТИ КО можно судить по следующим соотношениям:

- дополнительные расходы населения Калининградской области в размере 12 033,0 млн руб. составляют 5,6% от уровня конечного потребления домохозяйств региона;

¹⁵ Эта оценки рассчитаны, что называется, «по нижней планке».

Т а б л и ц а 3

Оценка размеров основных видов ДТИ КО и распределение их по группам расходов населения и экономики области

Группа ДТИ КО	ДТИ КО	Оценка объема ДТИ КО (млн руб.)	КО	Группы расходов населения и экономики КО	
				текущие расходы хозяйствующих субъектов	входящие в себестоимость (млн руб.)
1. ДТИ КО, связанные с территориальной обособленностью	Оплата таможенных сборов и оформления сертификата о прохождении при поставке в Россию/ЕАЭЗ товаров, произведенных в КО	712,3	—	—	712,3
	1.2. Содержание в штате специалистов по таможенному оформлению, а также привлечение сторонних специалистов для таможенного оформления (в рамках аутсорсинга)	764,6	—	255,4	509,2
	1.3. Оплата таможенных сборов при поставке в КО товаров, произведенных в России/ЕАЭЗ	355,9	—	—	355,9
	1.4. Привлечение сторонних специалистов (в рамках аутсорсинга) для таможенного оформления товаров, отгружаемых из России в КО	157,3	—	—	157,3
	1.5. Дополнительные расходы на поиск калининградским покупателем/поставщиком партнеров в России, готовых работать с регионом	40,0	—	—	40,0
	1.6. Потери предприятий, связанные с омертвлением оборотных средств на период таможенного оформления готовой продукции при следовании в Россию/ЕАЭЗ и из России/ЕАЭЗ в КО	647,4	—	—	647,4
	1.7. Потери, за счет замедления оборота грузов на время прохождения границ (российско-литовской, литовско-белорусской)	241,4	—	—	241,4
	1.8. Высокая стоимость предоставления вагонов для перевозки грузов в/из КО	758,7	—	758,7	—

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы 3

Группа ДТИ КО	ДТИ КО	Оценка объема ДТИ КО (млн руб.)	Группы расходов населения и экономики КО	
			текущие расходы хозяйствующих субъектов	на приобретение товаров и услуг у сторонних организаций (млн руб.)
			КО	входящие в себестоимость (млн руб.)
	1.9. Увеличение стоимости железнодорожной перевозки продукции на тарифных участках Литвы, Белоруссии и Латвии	6 840,5	—	6 840,5
	1.10. Оплата дополнительных расходов, уплачиваемых на территории Литвы, Белоруссии и Латвии	347,5	—	347,5
<i>Итого по разделу 1: ДТИ КО, связанных с территориальной обособленностью области, — 10 865,6 млн руб.</i>				
2. ДТИ КО, связанные с малой емкостью регионального рынка	2.1. Приобретение необходимого ресурса на рынке КО по монополюльно-завышенной стоимости	12 033,0	12 033,0 млн руб.	—
	2.2. Срочный поиск и доставка ресурса из России или из-за рубежа	100,0	—	100,0
<i>Итого по разделу 2: ДТИ КО, связанных с ограниченностью/малой емкостью регионального рынка, — 12 133,0 млн руб.</i>				
3. ДТИ КО, связанные с нестабильностью правового режима СЭЗ/ОЭЗ	3.1. Содержание в штате или привлечение сторонних специалистов, проектирующих технологический процесс предприятия под заданный таможенный профиль конечной продукции	152,9	—	52,9
	3.2. Срочное получение необходимых консультаций, прохождение персоналом дополнительного обучения, платные семинары	40,0	—	40,0
	Потери, связанные с закрытием предприятий в КО или с переносом их деятельности в другие регионы РФ или за рубеж	200,0	—	150,0
<i>Итого по разделу 3: ДТИ КО, связанные с нестабильностью правового режима СЭЗ/ОЭЗ, — 392,9 млн руб.</i>				
<i>Итого ДТИ КО: 23 391,5 млн руб.</i>				

- дополнительные расходы хозяйствующих субъектов на приобретение товаров и услуг у сторонних организаций (8 305,0 млн руб.) — 4,3% от величины промежуточного потребления предприятий региона (192 629,4 млн руб.);
- дополнительные текущие расходы хозяйствующих субъектов, входящих в себестоимость, в размере 2 953,5 млн руб. — 3,9% от ВДС предприятий региона.

Это не говорит о том, что устранение ДТИ КО изменит в сторону роста указанные макроэкономические показатели области. Сокращение ДТИ КО оказывает более сложное влияние на экономику региона и ее основные показатели. Так, снижение текущих расходов населения на величину ДТИ КО может привести:

- к росту потребления товаров и услуг инвестиционного спроса (жилье, автомобили, предметы роскоши, валюта, платное образование) и к незначительному повышению инфляции в этом сегменте потребительского рынка;
- к росту банковских депозитов.

Снижение расходов хозяйствующих субъектов на приобретение товаров и услуг у сторонних организаций на сумму ДТИ КО в зависимости от экономической политики собственников и менеджмента компаний может привести:

- к снижению себестоимости производимой продукции и увеличению прибыльности производства;
- к расширению масштабов производства;
- к ускорению технологического переоснащения производства;
- к росту выплаты дивидендов.

К аналогичным результатам приведет и снижение текущих расходов хозяйствующих субъектов, входящих в себестоимость, на сумму ДТИ КО.

3. Выводы и предложения

1. В силу территориальной отделенности Калининградская область имеет свои, присущие только ей, специфические особенности, объективно обуславливающие возникновение ДТИ КО, что существенно затрудняет развитие региона.
2. Меры по поддержке населения и экономики Калининградской области со стороны федерального центра оказываются начиная с 1990 года. В качестве основных инструментов поддержки раз-

вития Калининградской области Правительство РФ определило последовательное введение в регионе режимов сначала СЭЗ, а затем ОЭЗ, принятие Федеральной целевой программы развития Калининградской области, а далее Государственной программы «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года», снижение административных барьеров и, наконец, механизма компенсации таможенных льгот.

3. К настоящему времени в Калининградской области вследствие отдаленности сформировалась избыточно сложная система специальных, отличных от общероссийских требований к работе хозяйствующих субъектов, причем отдельные требования морально устарели, другие же непосредственно не связаны с безопасностью товаров, работ и услуг. Предприниматели Калининградской области работают в условиях существенной нестабильности правового режима, в ряде случаев — ограниченного доступа к информации, несут дополнительное контрольно-надзорное бремя и обязательные платежи.
4. Взаимные санкции резко усложнили хозяйственную деятельность в регионе. Область нуждается в новой социально-экономической доктрине развития (начиная с нового тщательного выстраивания ее основ), отвечающей стратегическим интересам России в целом. В нынешних условиях такая доктрина может быть предложена и реализована только при непосредственной поддержке высшего руководства страны.
5. ДТИ КО носят объективный характер, систематизированы вызывающие их внешние условия и факторы, предложена классификация ДТИ КО в рамках институциональной экономической теории.
6. Общий объем ДТИ КО составляет не менее 23,3 млрд руб. в год. При этом большая нагрузка падает не на население области, а на хозяйствующие субъекты. Так, дополнительные расходы хозяйствующих субъектов составляют 8,2% от величины валовой добавленной стоимости по региону. Дополнительные расходы населения Калининградской области составляют 5,6% от уровня конечного потребления домохозяйств региона, что в относительном выражении существенно меньше.
7. При разработке нормативных актов, регулирующих деятельность в условиях Калининградской области, в обязательном порядке необходимо учитывать фактор объективности ДТИ КО, соответственно выстраивая как компенсационные механизмы, так и меры поддержки населения и отдельных секторов экономики области.
8. Основную долю ДТИ КО (порядка 54,0%) составляют транспортные издержки на тарифных участках Литвы и Белоруссии, для «нейтрализации» которых введен механизм субсидирования

РАО «РЖД» из федерального бюджета. Попытки согласовать с литовской стороной разделение грузопотоков (проект «2К») и установить согласованные, взаимовыгодные тарифы в течение последних 15 лет ни к чему не привели. В среднесрочной перспективе нельзя надеяться на коренное улучшение сложившейся ситуации. В рамках Государственной программы необходимо предусмотреть меры по развитию паромного сообщения региона с основной территорией РФ.

9. На уровне Правительства РФ следует инициировать заключение рамочного соглашения о грузовом транзите в направлении Калининградской области между Россией и ЕС в целях обеспечения свободного транзита грузов через территорию Литвы в соответствии с принципами ВТО.
10. В рамках реформирования РЖД следует рассмотреть возможность создания российско-литовского железнодорожного СП, обслуживающего грузопоток Калининград — Россия.
11. При развитии стратегических планов развития Калининградской области до заключения соглашений о свободном транзите грузов необходимо учитывать негативный фактор жестких пограничных и таможенных барьеров и по возможности стремиться к замыканию технологических циклов производства внутри региона, делая при этом акцент на разумное и содержательное природопользование. В регионе целесообразно развивать производства, в минимальной степени зависящие от физического перемещения продукции через территории прилегающих государств. Перспективной для региона является возможность производств малыми сериями, с уникальной конечной продукцией (примеры: гражданское судостроение, ИТ).
12. В среднесрочной перспективе острой для региона проблемой может стать ситуация с кадрами: наблюдается усиление структурного дисбаланса между востребованными и наличными трудовыми ресурсами (рабочими профессиями и квалифицированными специалистами), что может критично повлиять на стоимость рабочей силы и на себестоимость производимой в регионе продукции. В условиях затруднения межрегионального перетока трудовых ресурсов это может стать фактором стагнации социально-экономического развития Калининградской области.
13. Пространственный отрыв Калининградской области от основной части РФ может быть использован для развития в регионе своего рода экспериментальной площадки для апробации мер по гармонизации законодательства и отработки регулирования административных и нетарифных барьеров. При этом необходимо исключить избыточные регулятивные нормы от действительно необходимых для Калининградской ОЭЗ.

Приложение

Расчет — обоснование объемов ДТИ КО (расчетный год — 2014)

1. ДТИ КО, связанные с территориальной обособленностью КО.

Оплата таможенных сборов и сертификата о происхождении при поставке в Россию/ЕАЭЗ товаров, произведенных в КО.

В отличие от внутрироссийского порядка для КО обязательным является таможенное оформление предназначенной к отправке продукции в/из Россию/ЕАЭЗ. Средневзвешенная ставка таможенных сборов, рассчитанная на основе Постановления Правительства РФ от 28.12.2004 № 863 (ред. от 20.07.2011) «О ставках таможенных сборов за таможенное оформление товаров», составляет 0,26% от суммы таможенной стоимости. Ставка применяется к товарам, отправляемым автомобильным транспортом; при отправлениях ж/д в соответствии с таможенным режимом международного таможенного транзита действует унифицированная ставка — 500 руб. в отношении каждой партии товара, перевозимого по одной ж/д накладной в одном транспортном средстве.

712,3 млн руб.	<p>1. Автомобильный транспорт $\frac{2}{3}$ товаров, произведенных в КО и отправляемых в Россию/ЕАЭЗ, следует автомобильным транспортом. ДТИ КО в части таможенных сборов: $(9\,342\,385,2 \text{ тыс. долл.} \times 31,3 \text{ руб./долл.}) \times \frac{2}{3} \times 0,0026 = 506\,855,54 \text{ тыс. руб.}$</p> <p>2. Железнодорожный транспорт Сбор 500 руб. Количество вагонов/платформ: 4041 тыс. тонн / 40 тонн/вагон = 101 025 вагонов/платформ. ДТИ КО в части таможенных сборов: $101\,025 \text{ вагонов/платформ руб./} \times 0,5 \text{ тыс. руб.} = 50\,512,5 \text{ тыс. руб.}$ Сертификат о происхождении из КО выдается на каждую партию продукции организацией ТПП и ГТК. Средняя стоимость сертификации — 2 374 руб. за партию, число отправок 65 273 в год. Размер ДТИ КО: $2,374 \text{ тыс. руб.} \times 65\,273 = 154\,958,1 \text{ тыс. руб.}$</p>
----------------	--

1.2. Содержание в штате, а также привлечение сторонних специалистов по таможенному оформлению в КО.

764,6 млн руб.	<p>Оплата штатных специалистов, занятых таможенным оформлением, а также получением сертификата происхождения товара из КО (с начислениями и накладными расходами): 320 калининградских предприятий, регулярно отправляющих грузы в Россию, имеют в среднем 3 специалиста по таможенному оформлению со средней зарплатой 26 тыс. руб. в месяц, с налогами и накладными расходами. Размер ДТИ КО: $320 \text{ предпр.} \times 3 \text{ чел.} \times 26 \text{ тыс. руб.} \times 1,36 \times 1,25 \times 12 \text{ мес.} = 509\,184 \text{ тыс. руб.}$ Услуги специализированных консалтинговых фирм (таможенных брокеров, специалистов по сертификации) для прочих предприятий, нерегулярно отправляющих грузы на территорию России. Оценка показателей расчета: $\frac{1}{2}$ оформляемых партий грузов, 250 долл. за одну партию. Размер ДТИ КО: $65\,273 \text{ ГТД} \times \frac{1}{2} \times 250 \text{ долл.} \times 31,3 \text{ руб.} = 255\,380,61 \text{ тыс. руб.}$</p>
----------------	---

1.3. Оплата таможенных сборов при поставке в КО товаров, произведенных в России/ЕАЭЗ.

В отличие от внутрироссийского порядка при поставке товаров из России/ЕАЭЗ в КО обязательным является таможенное оформление предназначенной к отправке

продукции. Ставка таможенных сборов — 0,26% от суммы таможенной стоимости. Эта ставка применяется к товарам, отправляемым автомобильным транспортом; при отправлениях ж/д транспортом в соответствии с таможенным режимом международного таможенного транзита — ставка 500 руб.

355,9 млн руб.	<p>1. Автомобильный транспорт Тариф 0,26% на все грузы, отправляемые из России/ЕАЭЗ в КО (5 802 789,8 тыс. долл.), из которых $\frac{2}{3}$ следует автомобильным транспортом. Сумма ДТИ КО в части таможенных сборов: $(5\,802\,789,8 \text{ тыс. долл.} \times 31,3 \text{ руб./долл.}) \times \frac{2}{3} \times 0,0026 = 314\,820,7 \text{ тыс. руб.}$</p> <p>2. Железнодорожный транспорт Сбор 500 руб. в отношении каждой партии товара, перевозимого по одной ж/д накладной в одном транспортном средстве. Расчетное количество вагонов/платформ: $(10\,854 - 7\,570) \text{ тыс. тонн} / 40 \text{ тонн/вагон} = 82\,100 \text{ вагонов/платформ.}$ Сумма ДТИ КО в части таможенных сборов: $82\,100 \text{ вагонов/платформ} \times 0,5 \text{ тыс. руб.} = 41\,050,0 \text{ тыс. руб.}$</p>
----------------	---

1.4. Привлечение специалистов (в рамках аутсорсинга) для таможенного оформления товаров, отправляемых из России в КО.

157,3 млн руб.	<p>Услуги консалтинговых фирм — таможенных брокеров для российских МСП при поставке товаров в КО. Экспертная оценка: половина оформляемых партий грузов, 250 долл. за одну партию. Размер ДТИ КО: $40\,200 \text{ ГТД} \times \frac{1}{2} \times 250 \text{ долл.} \times 31,3 \text{ руб.} = 157\,282,5 \text{ тыс. руб.}$</p>
----------------	--

1.5. ДТИ КО на поиск калининградским покупателем/поставщиком российских партнеров, готовых работать с КО.

Многие российские предприятия, не имеющие опыта внешнеэкономической деятельности, не соглашаются заключать торговые сделки с калининградскими партнерами из-за необходимости проведения таможенных процедур.

40,0 млн руб.	<p>Экспертная оценка: только пятая часть потенциальных российских партнеров готовы взаимодействовать с КО. Размер ДТИ КО: нижняя граница — порядка 40,0 млн руб.</p>
---------------	--

1.6. Потери предприятий, связанные с омертвлением оборотных средств на период таможенного оформления продукции при следовании в Россию/ЕАЭЗ и из России/ЕАЭЗ в КО.

Средняя продолжительность таможенного оформления партии товара в зоне таможенного контроля — 11 час., «таможенная очистка» — 48 час. На этот период товары (оборотные средства) исключаются из хозяйственного оборота.

647,4 млн руб.	<p>Стоимость потока товаров из России/ЕАЭЗ в КО — 5 802 789,8 тыс. долл., из КО в Россию/ЕАЭЗ — 9 342 385,2 тыс. долл. ДТИ КО: $(5\,802\,789,8 + 9\,342\,385,2) \text{ тыс. долл.} \times 31,3 \text{ руб.} \times (11 + 48) / 24 / 360 \times 20\% = 647\,421,2 \text{ тыс. руб.}$</p>
----------------	--

1.7. ДТИ КО за счет замедления оборота грузов на время прохождения границ (российско-литовской, литовско-белорусской).

На время прохождения четырех границ готовая продукция находится в автофургонах и вагонах и ее оборот замедляется.

241,4 млн руб.	<p>1. Автомобильный транспорт В среднем прохождение всех границ занимает 28 час. ДТИ КО от замедления оборачиваемости оборотных средств при транспортировке в/из России составляют с учетом обратного грузопотока: $(9\,342\,385,2 + 5\,802\,789,8)$ тыс. долл. $\times \frac{2}{3} \times 31,3$ руб./долл. $\times (28/24)/360 \times 20\% = 204\,833,8$ тыс. руб.</p> <p>2. Железнодорожный транспорт В среднем прохождение всех границ занимает 10 час. ДТИ КО от замедления оборачиваемости оборотных средств при транспортировке в/из России составляют с учетом обратного грузопотока: $(9\,342\,385,2 + 5\,802\,789,8)$ тыс. долл. $\times \frac{1}{3} \times 31,3$ руб./долл. $\times (10/24)/360 \times 20\% = 36\,577,5$ тыс. руб.</p>
----------------	--

1.8. Высокая стоимость предоставления вагонов для перевозки грузов в/из КО.

КО в силу своего географического положения (тупик колеи 1520 мм на калининградском направлении, отсутствие обратной загрузки вагонов, повышенные требования администраций Литовских и Белорусских железных дорог к техническому состоянию вагонного парка) оказалась в наихудшем положении для вывоза продукции, произведенной на территории области. Необходимо осуществлять подсыл порожних вагонов и контейнеров, что существенно (в среднем 15 тыс. руб. на 1 вагон) увеличивает расходы грузоотправителей.

758,7 млн руб.	Дополнительные издержки 15 000 руб. в отношении вагонов/платформ. Количество вагонов/платформ: 4041 тыс. тонн / 40 тонн/вагон = = 101 025 вагонов/платформ, из которых половина не имеет обратной загрузки. Сумма ДТИ КО в части вагонов: 101 025 вагонов/платформ $\times \frac{1}{2} \times 15,0$ тыс. руб. = 757 687,5 тыс. руб.
----------------	--

1.9. Увеличение стоимости ж/д перевозки продукции на тарифных участках Литвы, Белоруссии и Латвии.

Ввиду расположения КО имеет место неравенство сквозных тарифов при перевозке грузов ж/д транспортом в КО со стоимостью тарифов при перевозке грузов на аналогичное расстояние по территории РФ. Плата на доставку грузов из/в КО по ж/д разбивается на четыре участка: КО — Литва — Белоруссия — Россия, которые тарифицируются по-разному. Транзитные государства активно зарабатывают на калининградском транзите. Тарифы по Литве (расстояние 236 км) минимум в 5 раз выше внутрисоссийских, по Белоруссии (расстояние 438 или 513 км в зависимости от выбранного маршрута) — в два раза. Фактически это эквивалентно удлинению ж/д маршрута на 1 656 км, что составляет 35,1% от средней длины ж/д отправки из КО (4 705 км). Транзит грузов через Литву в среднем обходится в 0,1511 евро/т-км, по территории Белоруссии — 0,0197, России — 0,0064. Средний тариф за тонно/км при транспортировке по России составляет $0,0064 \times 38,1 = 0,24384$ руб./т-км.

6 840,5 млн руб.	Оценку можно провести только укрупнено из-за трудоемкости расчетов (широкая номенклатура грузов, огромное количество возможных комбинаций в системе координат «груз — расстояние — транспорт»): Средневзвешенный тариф по России (по массовым грузам): 0,24 руб./т-км. Тариф по Литве в калининградском направлении: 1,24 руб./т-км (0,035 евро/т-км). При перевозке 14,9 млн тонн грузов (Калининградская железная дорога в 2014 году) по территории Литвы: 236 км с учетом разницы в тарифах 1,00 руб./т-км. ДТИ КО: нижняя граница — порядка 40,0 млн руб. составляют: $14\,895,0$ тыс. т $\times 236$ км $\times 1,00$ руб. = 3 515 220,0 млн руб. Тариф по Белоруссии в калининградском направлении 0,71 руб./т-км. (0,0197 евро/т-км). При перевозке 14,9 тонн грузов по территории Белоруссии: 475 км с учетом разницы в тарифах 0,47 руб./т-км. ДТИ КО: $14\,895,0$ тыс. т $\times 475$ км $\times 0,47$ руб. = 3 325 308,7 млн руб.
------------------	--

1.10. Дополнительные затраты на территории Литвы, Белоруссии и Латвии.

347,5 млн руб.	<p>1. Автомобильный транспорт (страховка, фитосанитарный контроль, экологический сбор и т. д.). Фитосанитарный контроль (25 долл. на автофургон). Оценка числа машин, подлежащих контролю, — 6100. ДТИ КО: 25 долл. × 31,3 руб. × 6100 = 4773,25 тыс. руб. Другие ДТИ КО, уплачиваемые автоперевозчиками на территории иностранных государств (страховка, экологический сбор и т. д.), составляют примерно 250 долл. за рейс «туда — обратно». На 43 тыс. рейсов: 250 долл. × 31,3 руб. × 43 тыс. = 336475,0 тыс. руб.</p> <p>2. Железнодорожный транспорт (фитосанитарный контроль). Фитосанитарный контроль (25 долл. на вагон). Оценка числа вагонов, подлежащих контролю, — 8000. ДТИ КО: 25 долл. × 31,3 руб. × 8000 = 6260,0 тыс. руб.</p>
----------------	---

Итого: ДТИ КО, связанных с территориальной обособленностью области, — 10865,6 млн руб.

*2. ДТИ КО, связанные с ограниченностью/малой емкостью регионального рынка.**2.1. Приобретение необходимого ресурса на рынке КО по монополюно завышенной стоимости.*

Ввиду малой емкости и обособленности на региональном рынке часто формируются условия монополизма. Калининградские производители не имеют конкурентного давления, характерного для внутренних регионов России. Это непосредственно отражается на стоимости региональной потребительской корзины.

12033 млн руб. (4008,0 + 8025)	<p>Величина прожиточного минимума по КО, установленная на IV кв. 2014 года, — 8021 руб. на душу населения в месяц, по Ленинградской области — 6984 руб. Разница в годовом исчислении составляет: (8021–6984) руб. × 12 мес. × 967 тыс. чел. = 12033 348 тыс. руб. Предполагаем, что не менее $\frac{1}{3}$ данного удорожания можно отнести за счет малой емкости рынка КО и приобретения производимых в регионе товаров потребления по монополюно завышенным ценам, то есть 4008 млн руб. $\frac{2}{3}$ удорожания составляют транспортные издержки — 8025 млн руб. Данные оценки можно считать нижней планкой этого вида ДТИ, так как в расчете прожиточного минимума учитываются далеко не все виды потребляемых населением товаров и услуг</p>
-----------------------------------	---

2.2. Срочный поиск и досавка ресурса из России или из-за рубежа.

Ввиду малой емкости и обособленности на региональном рынке достаточно часто возникает дефицит: а) отдельных материальных ресурсов, запасных частей, материалов и полуфабрикатов; б) трудовых ресурсов; в) отдельных уникальных услуг и т. д. Этот дефицит в условиях КО сложно устранить оперативно. Потребители вынуждены принимать экстренные меры по приобретению необходимых ресурсов.

100,0 млн руб.	Размер ДТИ КО: нижняя граница — порядка 100,0 млн руб.
----------------	--

Итого: ДИ КО, связанных с ограниченностью/малой емкостью регионального рынка, — 12133,0 млн руб.

3. ДТИ КО, связанные с нестабильностью правового режима СЭЗ/ОЭЗ.

Затраты предприятий на адаптацию к условиям ведения бизнеса в КО (срочное получение консультаций, платные семинары, в ряде случаев — перенастройка производства, содержание в штате или привлечение с специалистов, проектирующих

технологический процесс под заданный таможенный профиль конечной продукции, иногда — закрытие предприятия и перенос деятельности в другие регионы).

Содержание в штате или привлечение сторонних специалистов, проектирующих технологический процесс предприятия под заданный таможенный профиль конечной продукции компании.

Это более квалифицированная деятельность, чем работа по таможенному оформлению, но и предприятия, которые уделяют этому внимание, относительно малочисленны. В качестве базы для оценки затрат можно использовать расчеты по п. 1.2 данной таблицы.

152,9 млн руб.	Экспертная оценка: ДТИ КО — нижняя граница 20% от расходов по п. 1.2: $764,6 \text{ млн руб.} \times 0,20 = 152,9 \text{ млн руб.}$
----------------	--

3.1. Срочное получение необходимых консультаций, прохождение персоналом дополнительного обучения, платные семинары.

40,0 млн руб.	Размер ДТИ КО: нижняя граница — порядка 40,0 млн руб.
---------------	---

3.2. Потери, связанные с закрытием в КО или с переносом деятельности предприятий в другие регионы или за рубеж.

В КО наблюдается повышенная «миграция» предприятий: они возникают и в ряде случаев закрываются или переносят свою деятельность в другие регионы России или в другие страны. В качестве примеров можно привести: производство свечей зажигания, завод шоколадных масс, завод холодильников «Снайге», три предприятия по производству бытовой электроники и т. д. Последний пример: прекращение с 1 января 2017 года деятельности на территории региона крупнейшего производителя пива, обеспечивающего 90% акцизов (порядка 300 млн руб.) по этому виду продукции. Данные потери носят комплексный характер: для региона выражаются в снижении занятости, в уменьшении доходов населения, в снижении налогооблагаемой базы и т. д.

200,0 млн руб.	Размер ДТИ КО: нижняя граница — порядка 200,0 млн руб.
----------------	--

Итого: ДТИ КО, связанных с нестабильностью правового режима в КО, СЭЗ/ОЭЗ, — 292,9 млн руб.

Оценка суммарных ДТИ КО на 2014 год: 23 391,5 млн руб.

Литература

1. *Аузан А. А.* Институциональная экономика: Новая институциональная экономическая теория. М.: Инфра-М, 2005.
2. *Аузан А.* Экономика всего. Как институты определяют нашу жизнь М.: «Манн, Иванов и Фербер», 2013.
3. *Коуз Р.* Природа фирмы / Коуз Р. Фирма, рынок и право. М.: Новое издательство, 2007.
4. *Кузнецова О. В., Мау В. А.* Калининградская область: от «непотопляемого авианосца» к «непотопляемому сборочному цеху». М.: RUE — Россия в объединенной Европе, 2002.
5. *Мау В., Яновский К., Жаворонков С., Маслов Д.* Институциональные предпосылки современного экономического роста. М.: ИЭПП, 2007.
6. *Нуреев Р. М., Латов Ю. В.* Страницы институциональной экономической истории Кёнигсберга/Калининграда // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 78–102.
7. *Фуруботн Э. Г., Рихтер Р.* Институты и экономическая теория: Достижения новой институциональной экономической теории. СПб.: Изд. дом СПбГУ, 2005.
8. *Цикель М. А., Жданов В. П., Федоров Г. М.* Эффективность и совершенствование механизма Особой экономической зоны в Калининградской области. Калининград: Изд-во КГУ, 2003.
9. *Шаститко А. Е.* Новая институциональная экономическая теория. М.: ТЕИС, 2010.

Ekonomicheskaya Politika, 2017, vol. 12, no. 2, pp. 180-207

Vitaliy P. ZHDANOV, Cand. Sci. (Econ.), Senior Researcher, Independent Expert on Regional Economy, Member of the Board of the Kaliningrad regional Union of consumer societies (41, Komsomolskaya ul., Kaliningrad, 236000, Russian Federation).
E-mail: zhdanov_vp@mail.ru

Mikhail Yu. PLYUKHIN, Cand. Sci. (Econ.), Vice President, “AVTOTOR Holding Management” LLC (4, Magnitogorskaya ul., Kaliningrad, 236013, Russian Federation).
E-mail mikle039@mail.ru

Additional Transaction Costs to the Economy and the Population of the Kaliningrad Region of Russia

Abstract

From the perspective of the organization of state administration, one of the most complicated federal territories has quite recently been the Kaliningrad region, which is detached from the rest of Russia by the borders of the new states, including the member countries of the EU and NATO, and by international waters. In the world practice, special modes of management and mechanisms of support are applied to such territories. In order to select instruments and volumes of state support it is imperative to obtain an understanding of what and to what extent these measures are to compensate. Through the spectacle of institutional economic theories, authors have studied causes of additional transactional expenditures, proposed a classification and estimated volumes of such expenses. Thus, the total amount of additional transactional costs of the Kaliningrad region, calculated in terms of 2014, is at least 23,3 billion rubles, wherein a large burden falls not on the regional population but on economic entities. In this way, additional

expenses of economic agents are 8,2% of the gross value added in the region. Additional costs of the Kaliningrad region population are 5,6% of the level of final consumption of households. When developing regulatory acts that govern activities in the conditions of the Kaliningrad region it is imperative to consider the factor of objectivity of additional transactional costs that are specific to the conditions of the Kaliningrad region, and to develop both compensation mechanisms and measures to support the population and specific sectors of the regional economy accordingly. The results of this research can be utilized for elaborating state regional policy measures and be of avail to scholar and practitioners concerned with the issues of development of special Russian territories.

Keywords: Kaliningrad region, institutional economic theory, transaction costs.

JEL: D23.

References

1. Auzan A. A. *Ekonomika vsego. Kak instituty opredelyayut nashu zhizn'* [The economy of the whole. How institutions shape our lives]. Moscow: Idz-vo «Mann, Ivanov i Ferber», 2013.
2. Auzan A. A. *Institutsionalnaya ekonomika: Novaya institutsional'naya ekonomicheskaya teoriya* [Institutional economics: New institutional economic theory]. Moscow: Infra-M, 2005.
3. Coase R. H. The nature of the firm. *Economica, New Series*, 1937, vol. 4, no. 16, pp. 386-405.
4. Czikel' M., Zhanov V., Fedorov G. *Effektivnost' i sovershenstvovanie mekhanizma Osoboj ekonomicheskoy zony v Kaliningradskoj oblasti* [The effectiveness and improvement of the mechanism of a special economic zone in the Kaliningrad region]. Kaliningrad: Idz-vo KGU, 2003.
5. Furubotn E. G., Richter R. (eds.). *The New Institutional Economics of Markets*. Edward Elgar: Cheltenham, UK, 2010.
6. Kuznetsova O. V., Mau V. A. *Kaliningradskaya oblast: Ot «nepotoplyаемого avianoscsza» k «nepotoplyаемому sborochnomu czekhu»* [Kaliningrad oblast: From the “unsinkable aircraft carrier” to “nepotoplyаемому shop” collection]. Moscow: Rossiya v ob"edinennoy Evrope, 2002.
7. Mau V., Yanovskij K., Zhavoronkov S., Maslov D. *Institutsional'nie predposilki sovremennogo ekonomicheskogo rosta* [Institutional preconditions of modern economic growth]. Moscow: Institution Transition, 2007.
8. Nureev R., Latov Yu. *Straniczy institutsional'noj ekonomicheskoy istorii Knigsberga/Kaliningrada* [Page institutional economic history of Königsberg/Kaliningrad]. Kaliningrad. *Baltiyskij region*, 2010, no. 2, pp. 78-102.
9. Shastitko A. E. *Novaya institutsional'naya ekonomicheskaya teoriya* [New institutional economic theory]. Moscow: TEIS, 2010.