

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**

Гордеев Д.С.

**Анализ влияния реформирования таможенного дела на
загрузку пунктов пропуска государственной границы в
России**

Москва 2018

Гордеев Д.С. старший научный сотрудник лаборатории исследований отраслевых рынков и инфраструктуры ИПЭИ

Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Данная работа подготовлена на основе материалов научно-исследовательской работы, выполненной в соответствии с Государственным заданием РАНХиГС при Президенте Российской Федерации на 2017 год

СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2016 Г. 7	
2 СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ТОВАРОВ.....	18
2.1 СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА ИЗДЕРЖКИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ТОВАРОВ. РАСЧЕТ ИЗМЕНЕНИЯ ВРЕМЕННЫХ И СТОИМОСТНЫХ ИЗДЕРЖЕК ТРАНСПОРТИРОВКИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ.....	18
3 РАЗРАБОТКА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ГРАВИТАЦИОННОЙ МОДЕЛИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ С УЧЕТОМ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА.....	32
3.1 КАЛИБРОВКА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ГРАВИТАЦИОННОЙ МОДЕЛИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ НА ОСНОВАНИИ СТАТИСТИКИ 2016 ГОДА	32
3.2 РАЗРАБОТКА МОДИФИКАЦИИ МОДЕЛИ С УЧЕТОМ СПЕЦИФИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА.....	36
3.3 РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ.....	56
3.3.1 <i>Методология прогнозирования распределения грузопотоков через пункты пропуска</i>	<i>56</i>
3.3.2 <i>Методология корректировки прогноза распределения грузопотоков через пункты пропуска с учетом институциональных и инфраструктурных преобразований.....</i>	<i>59</i>
4. ПРОВЕДЕНИЕ КОЛИЧЕСТВЕННОЙ ОЦЕНКИ ПОСЛЕДСТВИЙ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ НА ЗАГРУЗКУ ПУНКТОВ ПРОПУСКА	61

4.1	ПРОГНОЗ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДО 2020 ГОДА	61
4.2	ПРОГНОЗ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РАЗРЕЗЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА, ТОВАРНЫХ ГРУПП И ВИДОВ ТРАНСПОРТА.....	68
4.2.1	<i>Экспорт</i>	68
4.2.2	<i>Импорт</i>	74
4.3	ПРОГНОЗ ВЛИЯНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА ЗАГРУЗКУ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА УЧАСТКАХ ГРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	80
5.	ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ, ПОЛУЧЕННЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ИССЛЕДОВАНИЯ	82
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	88

ВВЕДЕНИЕ

По итогам 2014 года грузооборот внешней торговли России составил около 820 млн тонн и 700 млрд долларов США¹. В 2015 году показатели существенно снизились и составили 750 млн тонн и 404 млрд долларов США. В 2016 году грузопоток в физическом выражении повысился до 767 млн тонн, но снизился в стоимостном до 363 млрд долларов США. Ключевыми драйверами изменений за период с 2014 года по 2016 год были следующие: наложение взаимных санкций между Российской Федерацией и иностранными государствами, нестабильная политическая обстановка в Украине и торговая блокада со стороны Украины. В результате, произошло перераспределение грузопотоков между пунктами пропусков на границе Российской Федерации. Кроме того, на перераспределение грузопотоков оказывают влияние барьеры, связанные с системой таможенного администрирования, с которыми сталкиваются компании, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность. Существующая система таможенного администрирования обладает рядом существенных недостатков, среди которых можно выделить:

- необходимость многократного (повторного) представления одной и той же информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу;
- удержания товаров на период контроля документов и сведений с целью проверки правильности таможенной стоимости и иной информации, влияющей на размер подлежащих уплате таможенных платежей;
- дублирование сведений в электронном виде документами на бумажных носителях;
- наличие информационных разрывов между сведениями, представляемыми таможенным и налоговым органам в фискальных целях, приводит к наличию потенциальных возможностей для уклонения от уплаты таможенных и

¹ Без учета торговли со странами Таможенного союза

налоговых платежей, что, в свою очередь, наносит ущерб государственному бюджету.

При этом важно отметить, что ужесточение процедур контроля на границе не гарантирует повышение полноты уплаты (сбора) таможенных и налоговых платежей, но будет приводить к росту издержек всех участников внешнеэкономической деятельности и отрицательно сказываться на конкурентоспособности российских компаний на мировом рынке. Сокращение издержек участников внешнеэкономической деятельности в результате проведения реформы деятельности таможенных органов приведет к перераспределению внешнеторговых товаропотоков и изменению загрузки пунктов пропуска. Такое перераспределение требует качественной и количественной оценки.

Цель данной работы заключается в построении методики и проведении количественной оценки влияния реформирования таможенного дела в России на загрузку пунктов пропуска, включая анализ продуктового и географического аспектов. Результаты оценки позволят выстроить приоритеты по обустройству существующих пунктов пропуска на основании тяготения к ним со стороны грузоперевозчиков.

1 АНАЛИЗ ОБЪЕМОВ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2016 Г.

В 2015 году объемы мировой торговли выросли на 2,7%, что сопоставимо с темпом роста мирового ВВП, составившим 2,4%. Несмотря на тенденцию увеличения физического объема торговли, стоимостной объем товарного экспорта в долларах сократился на 14% в 2015 году до 16 трлн долларов, ввиду падения экспортных цен на 15%. Стоимостной объем мировой торговли услугами сократился в 2015 году на 6% до 4,75 млрд долларов. Темп роста мировой торговли товарами и услугами в 2016 году составил всего 1,9%, оказавшись самым низким со времен кризиса 2008 года [1].

Невысокие темпы увеличения мировой торговли в 2015-2016 г. были обусловлены замедлением экономического роста в Китае, экономической рецессией в Бразилии, снижением цен на нефть и другие сырьевые товары, а также волатильностью валютных курсов [2]. На динамике мировой торговли негативно сказывается снижение спроса на промышленный импорт со стороны обрабатывающих отраслей крупнейших экономик, в том числе американской. Учитывая влияние перечисленных факторов, страны Восточной Азии и Латинской Америки стремятся сократить импорт и уменьшить зависимость своих экономик от экспортных доходов. Глобальная кооперация и межстрановое разделение факторов производства и потоков ресурсов, инвестиций, товаров и оптимизация издержек на труд стали распадаться под влиянием структурной трансформации мировой торговли, утраты преимуществ дешевого труда на фоне дифференциации уровней производительности в экономиках, богатых трудовыми ресурсами, консолидации балансов и сокращения спроса на импорт развивающихся стран, испытавших масштабный отток капитала, проблемы обслуживания внешнего долга и девальвацию валюты. Существенная трансформация происходит в самой структуре мировой торговли: согласно данным ЮНКТАД², в 2016 году впервые за всю историю наблюдений торговля услугами превысила торговлю товарами [3]. По

²Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД): <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

прогнозам Всемирной торговой организации, рост мировой торговли в 2017 году составит не более 2,4% [4].

По данным Федеральной таможенной службы, внешнеторговый оборот Российской Федерации сократился с 526,2 млрд долларов США в 2015 году до 467,8 млрд долларов США в 2016 году (на 11,1%). Наблюдалось снижение российского экспорта (с 343,5 до 285,5 млрд долларов США, т.е. на 16,9%), а также незначительное падение российского импорта (с 182,7 до 182,3 млрд долларов США, т.е. на 0,3%). Главными торговыми партнерами для России остаются страны ЕС (при снижении их доли во внешнеторговом обороте с 44,8% до 42,8%), а также страны АТЭС (чья доля во внешнеторговом обороте растёт – с 28,1% до 30,0%). Оборот внешней торговли со странами ЕАЭС по-прежнему сравнительно невысок, несмотря на тенденцию к увеличению (с 8,1% до 8,3%). Основными торговыми партнерами России в январе-декабре 2016 года среди стран дальнего зарубежья были Китай (рост доли с 12,1 до 14,1%), Германия (за период 2015-2016 г. – на уровне 8,7%) и Нидерланды (снижение доли с 8,4% до 6,9%). Из стран ЕАЭС наиболее активно Россия торгует с Беларусью (рост доли во внешнеторговом обороте РФ с 4,6% до 5,0%) и Казахстаном (снижение доли с 3,0% до 2,8%) [5].

В структуре экспорта России в январе-ноябре 2016 г. увеличился удельный вес продовольственных товаров и с/х сырья, древесины и целлюлозно-бумажных изделий, металлов и изделий из них, машин, оборудования и транспортных средств, снизилась доля топливно-энергетических товаров [6]. По предварительным оценкам Минэкономразвития, в 2016 году несырьевой экспорт составил более половины российских поставок (54%, или 155 млрд долларов), в том числе несырьевой неэнергетический экспорт – порядка 35% или 100 млрд долларов. Физические объемы экспорта несырьевых неэнергетических товаров выросли приблизительно на 6% [7]. К 2025 году отечественные компании в рамках поручений правительства³ должны нарастить неэнергетический экспорт товаров не менее чем в два раза по сравнению с 2016 годом.

Основой российского экспорта в январе-декабре 2016 года в страны дальнего зарубежья традиционно являлись топливно-энергетические товары, удельный вес

³В рамках программы поддержки экспорта на период до 2025 года с учётом системы проектного управления, обсужденной на Заседании президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам 27 сентября 2016 г.: <http://government.ru/news/24660/>

которых в товарной структуре экспорта в эти страны по стоимости составил 62,0% (в январе-декабре 2015 года – 66,5%). По сравнению с январем-декабром 2015 года стоимостный объем топливно-энергетических товаров снизился на 22,5%, а физический – возрос на 3,2%. Вторая по стоимостному объему статья экспорта России в страны дальнего зарубежья в 2016 году – металлы и изделия из них (10,0% против 9,4% в 2015 году), третья – машины и оборудование (7,3% против 6,0% в 2015 году). В то же время, в товарной структуре экспорта в страны СНГ в январе-декабре 2016 года доля топливно-энергетических товаров составила 32,6% (в январе-декабре 2015 года – 39,3%). Вторая по стоимостному объему статья экспорта России в страны СНГ в 2016 году – машины и оборудование (16,9% против 16,5% в 2015 году), а третья – продукция химической промышленности (15,5% против 13,4% в 2015 году) [8].

В товарной структуре российского импорта в январе-ноябре 2016 г. увеличился удельный вес машин, оборудования и транспортных средств, уменьшилась доля продукции химической промышленности и каучука, продовольственных товаров и с/х сырья, металлов и изделий из них и минеральных продуктов [6].

В товарной структуре стоимостного объема импорта в РФ из стран дальнего зарубежья на долю машин и оборудования в январе-декабре 2016 года приходилось 50,2% (в январе-декабре 2015 года – 48,0%). Вторая по стоимостному объему статья импорта России из стран дальнего зарубежья в 2016 году – продукция химической промышленности (19,0% против 19,1% в 2015 году), третья – продовольственные товары и сырье для их производства (12,5% против 13,7% в 2015 году). В то же время, в товарной структуре импорта из стран СНГ в январе-декабре 2016 года удельный вес продовольственных товаров и сырья для их производства составил 23,3% (в январе-декабре 2015 года – 20,8%). Сопоставимая по величине статья импорта России из стран СНГ – машины и оборудование (23,3% против 20,2% в 2015 году), также в товарной структуре импорта высок удельный вес продукции химической промышленности (14,2% против 14,9% в 2015 году).

Объем внешней торговли товарами Евразийского экономического союза со странами вне ЕАЭС за январь – декабрь 2016 года составил 509,7 млрд. долларов США (снижение по сравнению с 2015 годом на 12%), в том числе экспорт – 308,4

млрд. долларов (снижение на 17,5%), импорт – 201,3 млрд. долларов (снижение на 2%). Объем взаимной торговли стран ЕАЭС по сравнению с уровнем 2015 года сократился на 6,7%, составив 42,5 млрд долларов [9].

Объем экспортных операций России в ЕАЭС, чей удельный вес в общем объеме экспортных операций во взаимной торговле союза составляет 62,4%, снизился на 7,9%. Основные статьи экспорта РФ в страны ЕАЭС – минеральные продукты (удельный вес – 36,9%, падение в стоимостном объеме за 2016 г. на 20,9%), машины, оборудование и транспортные средства (удельный вес – 15,4%, падение в стоимостном объеме на 10,6%), продукция химической промышленности (удельный вес – 12%, рост в стоимостном объеме на 5,5%). В то же время, объем импортных операций России в ЕАЭС, чей удельный вес в общем объеме импортных операций во взаимной торговле союза составляет 34,1%, вырос на 1%. В качестве основных статей импорта РФ из стран ЕАЭС можно назвать продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё (удельный вес – 26,3%, рост в стоимостном объеме за 2016 г. на 4%), машины, оборудование и транспортные средства (удельный вес – 21,3%, заметный рост в стоимостном объеме на 19,9%), продукцию химической промышленности (удельный вес – 12,7%, падение в стоимостном объеме на 8,8%) [10].

Согласно прогнозам Минэкономразвития, в среднесрочной перспективе сохранится существующая модель внешнеэкономической торговли Российской Федерации. Ожидается, что рост экспортных поставок энергоносителей за 2016-2030 гг. составит в среднем 0,2% в год, в то время как нетопливный экспорт в этот период будет расти на 5,5% в год. Доля топливно-энергетических товаров в экспорте будет снижаться, и к 2030 году будет составлять около 50% от всего экспорта. Подчеркивается исключительная важность прорыва на новые рынки товаров и услуг с высокой долей добавленной стоимости для экономики России, что поможет переориентации экономики на развитие по инновационному и форсированному сценариям. Ключевое влияние на географическую структуру торговли окажут такие факторы, как: динамика экономического развития стран в различных регионах мира, развитие транспортной инфраструктуры в России, прежде всего в восточной части страны, модернизация производственной базы, а также освоение рынков, на которых

российская продукция остается представленной в недостаточной мере (прежде всего, рынков стран Азии, Африки и Латинской Америки) [11].

Существует целый ряд факторов, которые окажут значительное влияние на развитие внешней торговли России в долгосрочной перспективе. К ним можно отнести следующие:

а) Наиболее значимым фактором, оказывающим влияние на внешнюю торговлю Российской Федерации, остается геополитический фактор. Структура и динамика российского внешнеторгового оборота претерпела значительные изменения за последние несколько лет ввиду введения и систематического продления экономических санкций по отношению к России со стороны Европейского Союза и США. Украина ввела запрет на ввоз на территорию страны товаров из РФ. В свою очередь, до 31 декабря 2017 года Россия продлила продовольственное эмбарго, введенное в ответ на санкции Запада [12]. Объем взаимной торговли между Россией и Турцией по итогам 2016 года снизился на треть на фоне ослабления курса рубля, падения цен на нефть и металлы, а также ограничительных мер РФ в отношении турецких овощей и фруктов [13].

Цены на энергоресурсы, имеющие существенный удельный вес во внешней торговле РФ, остаются зависимыми от нестабильной политической ситуации и ослабленной деловой активности в регионах Ближнего Востока и Северной Африки в странах-импортёрах и экспортёрах нефти.

Наблюдается усиление интеграционных процессов в Азии. 1 января 2015 г. вступил в силу договор о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Страны пользуются преимуществами беспошлинной торговли в рамках таможенного союза. В ближайшем будущем статус страны-наблюдателя при союзе может получить Молдавия [14]. Кроме того, страны ЕАЭС и Китай взяли уверенный курс на совместную реализацию концепции «Один пояс, один путь» с целью создания общего пространства сотрудничества по всей Евразии. С учётом роста внутреннего потребления в развивающихся странах Юго-Восточной Азии можно говорить об открытии масштабных экспортных возможностей для российской экономики. Ожидается, что через десятилетие объем торговли по Новому шелковому пути будет от 1 до 2,5 триллиона долларов с ежегодным ее ростом почти в 10% [15].

б) Динамика валютного курса

Решающую роль в снижении показателей внешней торговли России в 2015-2016 г. сыграла девальвация рубля, которая последовала за сильнейшим падением цен на нефть и другие сырьевые товары в начале 2016 года. Если в стоимостном выражении объем российского экспорта сократился, то в физическом выражении он, напротив, вырос по многим статьям – например, сырьевым, продовольственным (пшеница, мясо, масло), продукции машиностроения, древесины. Девальвация рубля позволила российской продукции выигрывать в конкурентной борьбе с другими странами, поскольку отечественные товары нередко поставлялись на мировые рынки по более низким ценам [16]. Аналитики прогнозируют незначительное продолжение девальвации российской валюты, сдерживаемое высокими реальными ставками. Ожидается сильная волатильность рубля, которая будет обусловлена динамикой цен на нефть и внешними факторами, а также значительной сезонностью текущего счета платежного баланса [17]. Снижению зависимости внешней торговли от обменного курса рубля к доллару и евро в перспективе поспособствует реализация зафиксированного в Договоре о ЕАЭС намерения стран-участниц союза расширить использование национальных валют во взаимных расчётах [18].

в) Тенденции развития мировых энергетических рынков

Поскольку больше половины российского экспорта по-прежнему составляют топливно-энергетические товары, динамика внешней торговли России останется зависимой от цен на энергосырье в краткосрочной и среднесрочной перспективах. Падение котировок на нефть марки Brent из-за избытка предложения на рынке, а также сокращения спроса со стороны Китая, совпавшее с сезонным падением деловой активности в январе, традиционным для российской экономики, а также с сокращением производства во многих обрабатывающих отраслях обусловило рекордно низкие показатели внешней торговли в январе 2016 года (падение экспорта приблизительно на 30%, импорта – на 20%). Однако, в течение года объемы торговли вместе с курсом рубля начали восстанавливаться благодаря сокращению объемов добычи и поставок нефти со стороны Венесуэлы, Канады, Нигерии и Ливии, а также договоренностям о сокращении добычи нефти между странами-членами ОПЕК [16]. В краткосрочной перспективе ожидается стабилизация состояния рынка благодаря консенсусу стран-экспортеров нефти и росту спроса при возможном негативном

влиянии на нефтяные котировки доллара, укрепляющегося к мировым валютам на фоне ужесточения монетарной политики ФРС. В средне- и долгосрочной перспективе основными факторами нестабильности на мировых энергетических рынках станут риск неполного выполнения договоренностей ОПЕК и вероятный при повышении цен на нефть рост добычи углеводородов в США, вызванный технологическими усовершенствованиями добычи сланцевого газа и нефти [17].

г) Фактор присоединения к ВТО.

Будучи членом ВТО, Россия принимает на себя правила функционирования ключевых институтов внешней торговли, разработанных в данной организации. Согласно договоренностям, средневзвешенная ставка импортных пошлин будет снижаться в России с 11.8% до 7.1% в период с 2012 по 2019 года [19]. Консенсусное мнение научного сообщества сводится к тому, что негативные последствия этого снижения будут относительно невелики, а ожидаемые выгоды от увеличения инвестиционной привлекательности российской экономики будут их перевешивать [20]. Эксперты признают, что членство в ВТО выгодно для России в вопросах модернизации промышленности, расширения экспорта и повышении прозрачности торгового законодательства [21]. С другой стороны, на уровень внешнеторгового оборота отдельных стран, в том числе и России, негативно влияние оказывает усиление мирового торгового протекционизма. В период с мая по октябрь 2016 года международным сообществом были введены 85 новых торгово-ограничительных мер [22] – преимущественно антидемпинговые и компенсационные пошлины, а также соглашения ВТО по защитным мерам [23].

д) Развитие глобальных цепочек поставок и добавленной стоимости.

Продолжается процесс постепенного перехода международной торговли от модели торговых цепочек к модели цепочек поставок и добавленной стоимости. На данный момент Россия преимущественно участвует в глобальных цепочках поставок как поставщик сырья, что тормозит перспективы развития экспортных поставок и создает относительно невысокие экстерналии для экономического роста страны. Последние тенденции в политике и экономике указывают на тот факт, что мировое сообщество, возможно, будет искать замену российской продукции, что негативно скажется на участии России в мировой экономической деятельности. Смена модели участия в глобальных цепочках поставок, а именно переход с

сырьевой специализации на производственную, должна усилить позиции и роль России в международной торговле.

В таблице 1 представлена статистика вывоза грузов из Российской Федерации в разрезе участков границ за 2015 и 2016 гг. Как видно из таблицы, в 2016 году вывоз грузов по сравнению с 2015 годом увеличился на 4.6% по весу, однако снизился на 17.3% по стоимости. Ключевым драйвером для данных изменений являлась девальвация рубля, вызванная взаимными санкциями между Российской Федерацией и ключевыми торговыми партнерами, а также падением цен на нефть. В результате, отечественные товары стали более конкурентоспособными на мировых рынках, что позволило увеличить экспорт, однако валютная выручка сократилась. Наибольшие объемы вывоза как по весу так и по стоимости пришлось на морские бассейны. Вывоз товаров через порты Балтийского бассейна составили 28.1% по весу и 29.1% по стоимости от всего вывоза грузов в 2016 году. Следом идут порты Тихоокеанского бассейна (22.7% по весу и 16.5% по стоимости) и порты Черноморско-Азовского бассейна (20.5% по весу и 19.3% по стоимости). Из сухопутных участков границ наибольшая доля в вывозе пришлась на российско-украинский участок границы (4.8% по весу и 3.6% по стоимости) и российско-китайский участок границы (3.4% по весу и 1.8% по стоимости). Наибольший прирост вывоза за 2016 год по сравнению с 2015 годом пришелся на порты Тихоокеанского бассейна (+20,9% по весу и -9.7% по стоимости). Наблюдается существенный прирост вывоза грузов из портов Северного бассейна (+61,9% по весу и +26.7% по стоимости), что объясняется развитием северного морского пути и сопутствующей инфраструктуры.

Таблица 1 – Вывоз грузов из Российской Федерации за 2015 и 2016 гг. в разрезе участков границ⁴

Участок границы	2015 год				2016 год				2016 год к 2015 по весу, %	2016 год к 2015 по стоимости, %
	Вес брутто, тыс. тонн	Стоимость, млн долл.	% от веса	% от стоимости	Вес брутто, тыс. тонн	Стоимость, млн долл.	% от веса	% от стоимости		
Всего	673132.7	236409.8	100.0%	100.0%	704270.4	195576.1	100%	100%	104.6%	82.7%
Российско - Норвежская граница	2.5	5.6	0.0%	0.0%	2.1	4.4	0.0%	0.0%	82.3%	78.2%
Российско - Финляндская граница	14010.9	2840.3	2.1%	1.2%	15138.5	3047.6	2.1%	1.6%	108.0%	107.3%
Российско - Эстонская граница	6627.5	2724.7	1.0%	1.2%	9353.8	2462.3	1.3%	1.3%	141.1%	90.4%
Российско - Латвийская граница	22871.7	7711.6	3.4%	3.3%	18049.3	4216.6	2.6%	2.2%	78.9%	54.7%
Российско - Литовская граница	178.2	133.3	0.0%	0.1%	124.0	123.7	0.0%	0.1%	69.6%	92.8%
Российско - Польская граница	1852.1	326.5	0.3%	0.1%	2156.3	239.5	0.3%	0.1%	116.4%	73.3%
Внешняя граница Республики Беларусь	26037.0	7604.6	3.9%	3.2%	21714.6	6703.7	3.1%	3.4%	83.4%	88.2%
Российско - Украинская граница	38162.3	8711.9	5.7%	3.7%	34080.3	7078.7	4.8%	3.6%	89.3%	81.3%
Российско - Абхазская граница	693.9	184.3	0.1%	0.1%	718.7	195.4	0.1%	0.1%	103.6%	106.0%
Российско - Грузинская граница	473.4	270.6	0.1%	0.1%	474.5	289.1	0.1%	0.1%	100.2%	106.9%
Российско - Южно-Осетинская граница	59.3	39.4	0.0%	0.0%	53.2	41.9	0.0%	0.0%	89.8%	106.4%
Российско - Азербайджанская граница	3962.3	1508.1	0.6%	0.6%	3578.1	1240.6	0.5%	0.6%	90.3%	82.3%
Внешняя граница Казахстана	8694.7	3665.9	1.3%	1.6%	7297.5	2743.8	1.0%	1.4%	83.9%	74.8%
Российско - Монгольская граница	3427.2	1515.7	0.5%	0.6%	3769.7	1281.0	0.5%	0.7%	110.0%	84.5%
Российско - Китайская граница	21376.9	3623.4	3.2%	1.5%	23979.2	3591.1	3.4%	1.8%	112.2%	99.1%
Российско - Корейская граница	1143.6	61.4	0.2%	0.0%	808.5	35.4	0.1%	0.0%	70.7%	57.6%
Воздушные пункты пропуска	22.7	14115.8	0.0%	6.0%	21.8	13821.5	0.0%	7.1%	96.1%	97.9%
Северный бассейн	22651.2	6912.3	3.4%	2.9%	36667.8	8755.4	5.2%	4.5%	161.9%	126.7%
Балтийский бассейн	204859.6	76831.2	30.4%	32.5%	197880.9	56899.5	28.1%	29.1%	96.6%	74.1%
Черноморско-Азовский бассейн	139767.6	46762.4	20.8%	19.8%	144438.2	37808.3	20.5%	19.3%	103.3%	80.9%
Каспийский бассейн	3442.4	957.9	0.5%	0.4%	3543.1	1127.4	0.5%	0.6%	102.9%	117.7%
Тихоокеанский бассейн	131920.5	35719.5	19.6%	15.1%	159551.8	32243.7	22.7%	16.5%	120.9%	90.3%
Н/Д	20895.2	14183.6	3.1%	6.0%	20868.5	11625.5	3.0%	5.9%	99.9%	82.0%

Источник: [24], расчеты авторов.

⁴ Без учета трубопроводного вида транспорта и взаимной торговли со странами ЕАЭС

В таблице 2 представлена статистика ввоза грузов в Российскую Федерацию в разрезе участков границ за 2015 и 2016 гг. Как видно из таблицы, ввоз грузов в 2016 году сократился на 17.5% по весу и не изменился по стоимости. Наибольшая доля ввоза грузов по весу приходится на порты Балтийского бассейна (26.6% в 2016 году), российско-украинский участок границы (16.4% в 2016 году) и внешнюю границу республики Беларусь (11.1% в 2016 году). По стоимости наибольшие доли пришлось на внешнюю границу республики Беларусь (27.8% в 2016 году), порты Балтийского бассейна (21.6% в 2016 году) и воздушные пункты пропуска (9.3% в 2016 году). В целом по всем участкам границы Российской Федерации наблюдалось снижение ввоза грузов. Наиболее значительное снижение ввоза в 2016 году произошло на российско-украинском участке границы (-46.7% по весу и -19% по стоимости). Преимущественно оно было вызвано сложной политической обстановкой между Российской Федерацией и Украиной. В ближайшей перспективе следует ожидать дальнейшего снижения взаимной торговли с Украиной, как в экспортном, так и в импортном направлениях. Вопреки установившемуся мнению о существенном наращивании объемов реэкспорта из республики Беларусь товаров, попавших в санкционные списки, ввоз товаров через внешнюю границу республики Беларусь в 2016 году снизился на 4.4%.

Таблица 2 – Ввоз грузов в Российскую Федерацию за 2015 и 2016 гг. в разрезе участков границ⁵

Участок границы	2015 год				2016 год				2016 год к 2015 по весу, %	2016 год к 2015 по стоимости, %
	Вес брутто, тыс. тонн	Стоимость, млн долл.	% от веса	% от стоимости	Вес брутто, тыс. тонн	Стоимость, млн долл.	% от веса	% от стоимости		
Всего	76939.3	167438.4	100%	100%	63458.5	167802.4	100%	100%	82.5%	100.2%
Российско - Норвежская граница	1.0	9.5	0.0%	0.0%	0.5	5.2	0.0%	0.0%	52.1%	55.1%
Российско - Финляндская граница	2410.2	10015.5	3.1%	6.0%	2282.3	8908.0	3.6%	5.3%	94.7%	88.9%
Российско - Эстонская граница	1124.9	4804.4	1.5%	2.9%	1426.7	5271.3	2.2%	3.1%	126.8%	109.7%
Российско - Латвийская граница	2619.9	8780.7	3.4%	5.2%	2237.8	7569.6	3.5%	4.5%	85.4%	86.2%
Российско - Литовская граница	732.6	1473.1	1.0%	0.9%	515.7	885.3	0.8%	0.5%	70.4%	60.1%
Российско - Польская граница	587.3	2885.9	0.8%	1.7%	403.6	1381.2	0.6%	0.8%	68.7%	47.9%
Внешняя граница Республики Беларусь	7368.4	46513.1	9.6%	27.8%	7041.3	46584.9	11.1%	27.8%	95.6%	100.2%
Российско - Украинская граница	19481.8	8617.7	25.3%	5.1%	10381.3	6980.1	16.4%	4.2%	53.3%	81.0%
Российско - Абхазская граница	53.8	45.8	0.1%	0.0%	48.1	48.0	0.1%	0.0%	89.4%	104.7%
Российско - Грузинская граница	195.8	245.7	0.3%	0.1%	175.8	143.8	0.3%	0.1%	89.8%	58.5%
Российско - Южно-Осетинская граница	3.4	8.3	0.0%	0.0%	1.8	6.2	0.0%	0.0%	51.4%	74.8%
Российско - Азербайджанская граница	984.4	641.4	1.3%	0.4%	1064.6	676.9	1.7%	0.4%	108.2%	105.5%
Внешняя граница Казахстана	1231.2	997.0	1.6%	0.6%	1635.1	1055.0	2.6%	0.6%	132.8%	105.8%
Российско - Монгольская граница	614.6	255.8	0.8%	0.2%	560.3	211.7	0.9%	0.1%	91.2%	82.8%
Российско - Китайская граница	2098.4	3527.4	2.7%	2.1%	2181.0	4053.9	3.4%	2.4%	103.9%	114.9%
Российско - Корейская граница	1.2	0.4	0.0%	0.0%	0.0	0.0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Воздушные пункты пропуска	123.5	13800.9	0.2%	8.2%	133.6	15591.2	0.2%	9.3%	108.2%	113.0%
Северный бассейн	688.7	365.9	0.9%	0.2%	407.6	250.8	0.6%	0.1%	59.2%	68.5%
Балтийский бассейн	16698.8	37914.3	21.7%	22.6%	16853.9	36216.9	26.6%	21.6%	100.9%	95.5%
Черноморско-Азовский бассейн	7711.2	7757.1	10.0%	4.6%	5979.9	6337.9	9.4%	3.8%	77.5%	81.7%
Каспийский бассейн	641.9	96.8	0.8%	0.1%	485.7	332.4	0.8%	0.2%	75.7%	343.5%
Тихоокеанский бассейн	5212.1	10871.8	6.8%	6.5%	5139.2	11385.5	8.1%	6.8%	98.6%	104.7%
Н/Д	6354.1	7809.8	8.3%	4.7%	4502.7	13906.5	7.1%	8.3%	70.9%	178.1%

Источник: [24], расчеты авторов

⁵ Без учета трубопроводного вида транспорта и взаимной торговли со странами ЕАЭС

2 Систематизация факторов, оказывающих влияние на издержки транспортировки внешнеторговых товаров

2.1 Систематизация факторов, оказывающих влияние на издержки транспортировки внешнеторговых товаров. Расчет изменения временных и стоимостных издержек транспортировки в результате проведения институциональных и инфраструктурных реформ

Считается, что приблизительно четверть от стоимостного объема международной торговли составляют поставки между странами, которые имеют общую сухопутную границу. Предполагается, что, если страны имеют общую сухопутную границу, то предпочтение отдается автомобильному и железнодорожному видам транспорта. Если таковых границ нет – используют морские и воздушные грузоперевозки. Одним из факторов, которые оказывают влияние на выбор транспортного средства, являются характеристики товаров. Например, железная руда, уголь, зерно перемещаются преимущественно морским и железнодорожным видами транспорта. Большая часть транспортировки тяжелых товаров осуществляется морским видом транспорта [25].

Существует взаимосвязь между расстояниями, на которые осуществляется транспортировка грузов и издержками на транспортировку. Данная взаимосвязь выражается в том, что страны, в первую очередь, торгуют с граничащими и близлежащими странами. Однако изменения качества предоставляемых транспортных услуг, совершенствование транспортных средств, применение новых технологий и методов доставки за последние десятилетия, могут повлиять на традиционные транспортные потоки.

По мере снижения уровня издержек транспортировки различными видами транспорта, доставка грузов становится все более доступной, а сроки доставки сокращаются.

Важную составляющую в общей величине затрат при импорте и экспорте грузов составляют затраты на транспортировку. К таким затратам принято относить затраты, которые возникают в ходе следующих операций:

- подготовка груза к доставке со склада отправителя, упаковка и хранение;

- погрузочные и разгрузочные работы;
- доставка товара с пункта отправления до места передачи груза другому перевозчику;
- экспедирование грузов на каждом из этапов транспортировки;
- необходимость аренды различного вида оборудования для осуществления доставки: контейнеры, упаковочная тара и другие;
- разгрузка и выгрузка товаров в перевалочном пункте;
- хранение товара на складах временного хранения;
- погрузочные работы по грузу на перевалочном пункте;
- страхование груза (добровольное или обязательное) от порчи или потери;
- услуги по экспедированию;
- оплата консультационных услуг специалистов, таможенных брокеров и представителей.

Рассматривая данные элементы укрупненно, их можно представить в виде шести групп, которые изображены на рисунке 1.



Рисунок 1 – Элементы транспортной составляющей в цене внешнеторгового контракта

Источник: [26]

Для расчета транспортной составляющей, оценки транспортных издержек и выбора вида транспорта, используются количественные и качественные оценки различных вариантов доставки по видам сообщения и транспортным направлениям.

При этом на выбор транспортного средства для перемещения товаров влияет не только абсолютная величина издержек (расходов) на транспортировку товаров, но и относительная – какую часть от конечной стоимости товара составляет транспорт. Это связано с тем, что при выборе транспортного средства для грузоотправителя важен такой показатель как доля транспортной составляющей в конечной цене товара. Если транспортные расходы составляют незначительную долю от конечной цены поставки, то при прочих условиях, компании могут сделать выбор в пользу относительно более дорогого с точки зрения издержек транспорта (авиа, а не морской). Но эти более высокие издержки будут компенсированы за счет снижения неявных издержек, таких как скорость доставки, надежность, безопасность груза. Таким образом, если влияние издержек на конечную стоимость товара невелико, компании с большей вероятностью отдадут предпочтение более быстрому и надежному виду транспорта. Однако если затраты на транспортировку составляют значительную долю от стоимости товара, то выбор будет сделан в пользу более низкозатратного вида транспорта.

Процесс транспортировки грузов включает в себя: непосредственно транспортировку, работы по погрузке и разгрузке грузов, операции терминальной и складской обработки и сопровождение. На конечную стоимость перевозимого груза влияют также административная и юридическая составляющие: сбор и обработка заказов на транспортировку, формирование грузовых единиц, документальное сопровождение, составление договоров, оформление и прохождение всех таможенных процедур. Классификация затрат при международной транспортировке представлена на рисунке 2.



Рисунок 1 – Классификация издержек

Источник: [27]

Таким образом, затраты на транспортировку включают в себя не только затраты на перемещение товара, но и ряд других. Структура транспортно-распределительного центра может быть представлена схематично на рисунке 3.



Рисунок 2 – Структура логистических центров

Источник: [28]

Структура транспортно-распределительного центра представлена на рисунке

4.

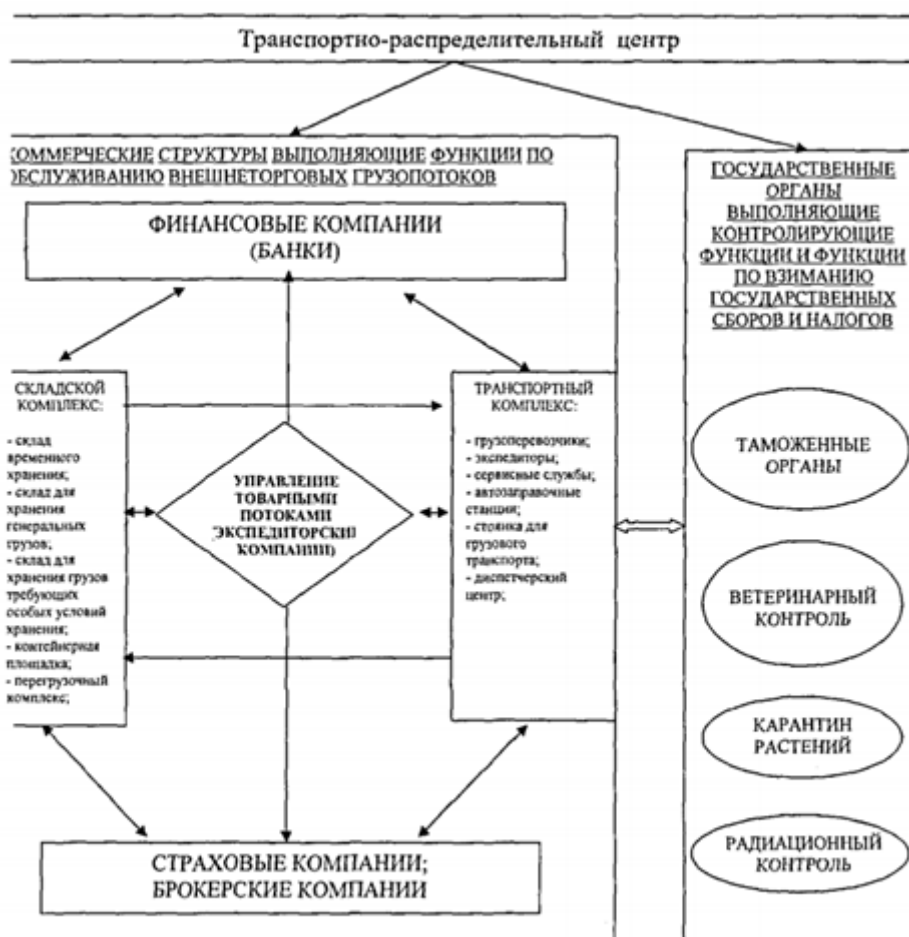


Рисунок 3 – Структура транспортно-распределительного центра

Источник: [27]

Компании, которые на постоянной основе осуществляют международные поставки, либо привлекают сторонних специалистов для организации международных поставок, либо транспортировка осуществляется собственными транспортно-логистическими структурами. На текущий момент большинство российских предприятий обладают собственными складами и логистическими службами – что составляет порядка 68% от суммарного значения транспортных операций [29]. Привлечение сторонних организаций для оформления и прохождения всех таможенных процедур, как правило, позволяет сократить время транспортировки груза и снизить сроки прохождения таможни.

Важным показателем при осуществлении внешнеторговых операций является транспортная составляющая. Транспортная составляющая – это отношение фрахта к стоимости экспортируемых или импортируемых товаров. Транспортные расходы составляют значительную часть от стоимости международных поставок. В развитых

странах стоимость фрахта составляет порядка 5% от стоимости импорта, в развивающихся – от 10% и более [30]. В результате, качественная работа с транспортной составляющей в структуре общих затрат является важным элементом конкурентоспособности компании.

Издержки отправителей груза при прохождении таможенных процедур зависят, в основном, от скорости прохождения границы. Чем быстрее осуществляется выпуск товара, тем меньше будут затраты на транспортировку, и тем более конкурентоспособным будет являться товар на рынке. На выбор того, каким видом транспорта будет перемещаться груз, а также на величину затрат, оказывают влияние расстояние и характеристики груза.

Затраты на транспортировку зависят от дальности транспортировки, качества логистических услуг, соотношения между весом и стоимостью товара. Если рассматривать одни и те же пункты отправления и назначения, то значительным влияющим фактором на издержки транспортировки становится ассортимент товаров, и соотношение веса и стоимости для каждой товарной группы.

Различные виды транспорта имеют свои характерные особенности. Морские транспортировки отличаются следующими характеристиками:

- относительно более низкие издержки транспортировки по сравнению с другими видами транспорта;
- возможность транспортировки больших партий груза в связи с большой грузоподъемностью;
- пропускная способность маршрутов следования имеет ограничение только со стороны портов и морских каналов;
- среди основных ограничений морского транспорта выступает сезонность и невозможность навигации в зимний период в отдельных регионах;
- ограниченный потенциал доставки грузов к местам конечного потребления и, как следствие, необходимость применять другие виды транспорта для доставки грузов к конечным потребителям.

Железнодорожный вид транспорта является вторым по уровню затрат видом транспорта после морского. Обладает большой эффективностью (то есть является наиболее выгодным с точки зрения скорости и стоимости транспортировки) при транспортировке на расстояния свыше 200 километров. К недостаткам данного вида

транспорта относят высокую вероятность хищения либо порчи грузов [31]. Автомобильный вид транспорта, как правило, является эффективным (то есть наиболее экономически выгодным, целесообразным и удобным) при транспортировке на расстояния до 200 километров [32], и обладает следующими характеристиками:

- высокая скорость доставки грузов и высокая оперативность;
- возможность доставки товаров «от двери до двери»;
- отсутствие возможности для транспортировки больших партий, преимущественно перевозки малых партий товаров, а также сравнительно небольшая грузоподъемность;
- высокая маневренность и отсутствие жестких требований к упаковке товаров, являются преимуществами автомобильного вида транспорта.

Наиболее дорогим видом транспорта является воздушный, основным преимуществом которого является высокая скорость доставки на большие расстояния, транспортировка грузов в труднодоступные места и обеспечение высокого уровня безопасности грузов. Метеорологические условия могут влиять на возможность полетов. В ряде случаев погодные условия являются труднопредсказуемыми, что может привести к срыву сроков и графика поставок грузов воздушным видом транспорта.

Учитывая скорость прохождения всех таможенных процедур, простоя грузов, скорости движения транспортного средства, среднюю скорость доставки грузов по видам транспорта оценивают следующим образом: автомобильные перевозки – 16 км/ч, железнодорожные – 8 км/ч, морские – 4 км/ч. [33].

Качество оказываемых транспортных услуг зависит, в том числе, и от изношенности и состояния транспортных средств, вероятности аварий или нарушений регулярности перевозок, работы на рынке незарегистрированных компаний и доли теневого сектора, высокой конкуренции со стороны зарубежных перевозчиков. Крупные российские компании предпочитают создавать собственные логистические структуры, и реализуют стратегию вертикальной интеграции. В российском экспортно-импортном грузопотоке принимают участие как отечественные, так и зарубежные компании. Доля российских и зарубежных

компаний во внешнеэкономической транспортировке по состоянию на 2013 год в процентах по видам транспорта представлена на рисунке 5.

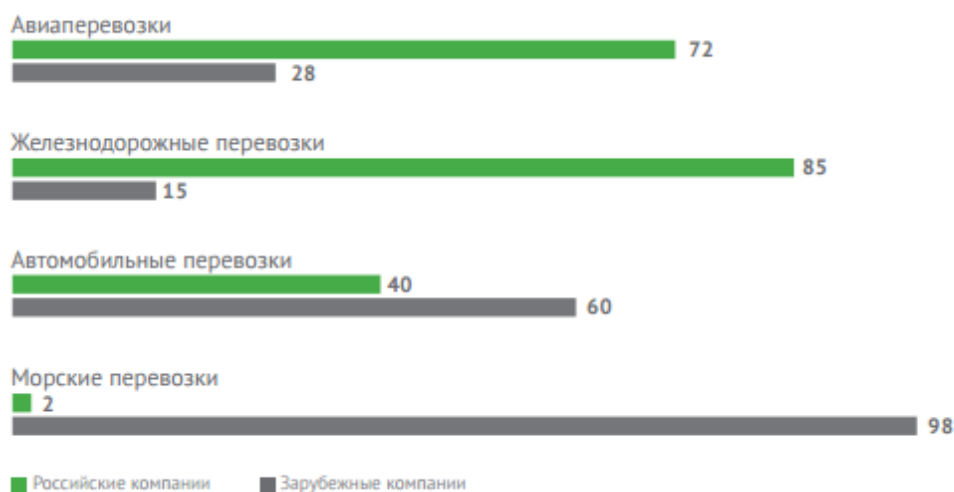


Рисунок 4 – Доля российских и зарубежных компаний во внешнеэкономической транспортировке по состоянию на 2013 год, в %

Источник: [34]

Больше всего отечественных компаний представлено в сфере железнодорожных перевозок (около 85%), следом идут авиаперевозки (72%) и на третьем месте – автомобильные перевозки (40%). Доля российских компаний в грузоперевозках морским видом транспорта составляет всего порядка 2% от общего объема грузоперевозок морским видом транспорта.

Рассматривая структуру грузооборота в России по тонно-километрам, лидирующую позицию занимает железнодорожный транспорт, следом со значительным отставанием представлены: автомобильный, водный и воздушный виды транспорта. В структуре внешнего грузопотока в России лидирует морской вид транспорта, следом идут железнодорожный, автомобильный и воздушный виды транспорта [34].

Сокращение временных и стоимостных издержек ожидается вследствие применения передовой практики прохождения пунктов пропуска. В частности, следует ожидать, что наиболее существенное влияние на временные и стоимостные издержки прохождения пунктов пропуска, окажет упрощение процедуры выпуска

грузов на территорию Российской Федерации. Для достижения данной цели необходимо:

1. Разделить фискальную часть контрольных процедур на несколько этапов: до ввоза товаров и после их выпуска на внутренний рынок с учетом применения системы финансовых гарантий, которые основываются на нестоимостных критериях.
2. Установить сквозной контроль за движением товаров и совершением сделок с ними с целью взимания таможенных платежей после ввоза товаров, но до их конечного потребления или реализации в розницу.
3. Произвести перераспределение полномочий между контролирующими органами, осуществляющими фискальные функции с целью ликвидации дублирования функций и упрощения процедур уплаты налоговых и таможенных платежей.
4. Создать интегрированную систему управления рисками ФТС И ФНС, позволяющую контролировать соответствие между транспортируемыми грузами и декларациями, за счет проведения проверок на различных этапах движения грузов с момента их ввоза до момента потребления или реализации.
5. Осуществить модернизацию инфраструктуры пунктов пропуска и произвести техническое переоснащение контролирующих органов с целью обеспечения возможности проведения интегрированного контроля непосредственно в пунктах пропуска. Досмотр и осмотр грузов должен проводиться однократно для нужд всех видов органов государственного контроля.
6. Ввести систему «единого окна», позволяющую однократно предоставлять сведения о перевозимых грузах в единую базу данных отечественных контролирующих органов. В перспективе необходимо интегрировать данную систему с информационными системами контролирующих органов стран-торговых партнеров.

Итоговое изменение бизнес процессов в результате реформирования механизмов налогового и таможенного администрирования представлены на рисунке 6.



Рисунок 5 – Ключевые изменения бизнес процессов в результате реформирования механизмов налогового и таможенного администрирования

Для проведения расчета исследуются два этапа сокращения стоимостных затрат на прохождение пунктов пропуска. На первом этапе будут проведены организационные и технические изменения, направленные на создание условий для функционирования единого механизма таможенного и налогового администрирования. Действующие в настоящее время процедуры налогового и таможенного администрирования будут дополнены рядом мероприятий, которые будут включать в себя:

1. Разработку и тестирование системы генеральных финансовых гарантий в рамках пилотных проектов.
2. Разработку и внедрение информационных технологий, обеспечивающих:
 - а) исключение дублирования документов в электронном виде документами на бумажном носителе;
 - б) перевод обмена документами между декларантами, таможенными органами и другими заинтересованными лицами в электронную форму;
 - в) автоматическую регистрацию деклараций и иных сведений, представляемых таможенным органам при совершении таможенных операций;
 - г) автоматическое принятие решений о выпуске товаров, не идентифицируемых как товары, требующие проверки.
3. Разработку и внедрение методологии оценки эффективности деятельности таможенных органов по уровню достоверно декларируемых грузов и уровню собираемости таможенных платежей.
4. Разработку и внедрение интегрированной системы управления рисками ФТС, ФНС и других служб, осуществляющих контроль за внешнеэкономической деятельностью, в том числе:
 - а) Обеспечение постоянного информационного обмена между контролирующими органами для интеграции ведомственных систем анализа рисков и управления ими;
 - б) Систематизация и объединение данных, имеющихся в таможенных и налоговых органах, обеспечение возможности

наличия единой электронной подписи для всех существующих государственных сервисов.

5. Разработку, тестирование и внедрение методики проведения совместных проверок таможенными и налоговыми органами с целью исключения дублирования функций. Внедрение механизмов взаимного признания результатов контроля.
6. Проведение проверки грузов в пунктах пропуска однократно и в едином месте всеми видами контролирующих органов.

В результате, после внедрения перечисленных мероприятий будет проведена разработка нормативной и технической базы для реализации единого механизма. Работа контролирующих органов будет продолжаться в рамках действующих в настоящее время процедур. Для моделируемого сценария ожидается, что время прохождения пунктов пропуска в импортном и экспортном направлениях сократится в два раза и составит 48 часов. Стоимостные затраты на прохождение пункта пропуска в данном сценарии сократятся в два раза и составят 380 долларов США для экспортируемых грузов и 550 долларов США для импортируемых грузов за партию размером 15 тонн.

На втором этапе будут проведены мероприятия, включающие в себя:

1. Внедрение обязательного предварительного декларирования в электронной форме импортером, которое предполагает предоставление обязательного перечня сведений об импортируемой продукции в адрес конкретного импортера. Кроме того, в декларирование будет включена информация о перевозчике, условиях транспортировки и транспортном средстве.
2. Настройка профилей риска в рамках интегрированной системы управления рисками ФТС, ФНС и дальнейшее полноценное внедрение системы.
3. Внедрение пилотных проектов по организации постконтроля и уплаты таможенных платежей. Внедрение необходимо начинать с ограниченного перечня товаров и участников внешнеэкономической деятельности (имеющих «безупречную» историю ВЭД), ограниченного количества пунктов пропуска (имеющих необходимую

инфраструктуру для разделения транспортных потоков и средства контроля для проведения проверок без необходимости вскрытия транспортных средств).

4. Проведение дальнейшей модернизации инфраструктуры пунктов пропуска и наращивания компетенции для проведения осмотра/досмотра грузов исключительно в пунктах пропуска.

Таким образом, после полноценного внедрения мероприятий на втором этапе произойдет разделение нефискальных и фискальных функций администрирования таможенных платежей с передачей последних от таможенных к налоговым органам. Для анализа последствий от мероприятий, проводимых на втором этапе, анализируется сценарий в котором подразумевается, что время и стоимость прохождения пунктов пропуска составят 0 часов и 0 долларов США соответственно за партию размером 15 тонн. В таблице 3 представлены моделируемые сценарии

Таблица 3 – Моделируемые сценарии

Сценарий	Время на прохождение таможенных формальностей на границе при экспорте грузов, часов	Затраты на прохождение таможенных формальностей на границе при экспорте грузов, долларов США	Время на прохождение таможенных формальностей на границе при импорте грузов, часов	Затраты на прохождение таможенных формальностей на границе при импорте грузов, долларов США
Текущее состояние	96	765	96	1125
Сценарий 1	48	380	48	550
Сценарий 2	0	0	0	0

Источник: составлено автором

3 РАЗРАБОТКА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ГРАВИТАЦИОННОЙ МОДЕЛИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ С УЧЕТОМ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА

3.1 КАЛИБРОВКА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ГРАВИТАЦИОННОЙ МОДЕЛИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ НА ОСНОВАНИИ СТАТИСТИКИ 2016 ГОДА

Расчеты, проводимые в данной работе, базируются на спецификации гравитационного уравнения, которая учитывает такие особенности внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации, как большую площадь страны и наличие большого числа пунктов пропуска на государственной границе, распределенных неравномерно. За основу была взята модель, разработанная Каукиным и Идрисовым [35] (формула 1) и в дальнейшем доработанная для учета институциональных и транспортных затрат при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Формула 1

$$\ln x_{i\mu j} = \beta_0 + \beta_1 \ln y_i + \beta_2 \ln y_j - \beta_3 \ln d_{i\mu j} + \beta_3 \ln MRDist_{ij} + \\ + \ln \sum_{\mu} \frac{1}{(d_{i\mu} + d_{\mu j})^{\beta_4}} + \ln \frac{1}{\sum_{\mu} \frac{1}{(d_{i\mu} + d_{\mu j})^{\beta_5}}}, \text{ где}$$

y_i - ВВП страны-торгового партнера i ,

y_j - ВВП региона j ,

$d_{i\mu j}$ - расстояние между i и j через пункт пропуска μ ,

$MRDist_{ij}$ - взвешенная сумма расстояний от i и j до других регионов и стран («многостороннее сопротивление»),

$\sum_{\mu} \frac{1}{(d_{i\mu} + d_{\mu j})^{\beta_4}}$ - коэффициент прозрачности границы,

$\sum_{\mu} \frac{1}{(d_{i\mu} + d_{\mu j})^{\beta_5}}$ - сумма расстояний между регионами i и j через все пункты

пропуска (аналог «многостороннего сопротивления для п/п).

Доработка модели, проведенная в 2015 году, позволила использовать в модели вместо расстояния между страной экспортера груза i и регионом импортером j через пункт пропуска μ транспортные затраты и характеристики институциональной среды, которые оказывают влияние на издержки, с которыми сталкиваются компании – участники внешнеэкономической деятельности.

Для моделирования транспортных компонент инфраструктуры, которые оказывают влияние на издержки транспортировки были выбраны следующие переменные:

- Стоимость перевозки автомобильным транспортом из пункта пропуска μ в субъект РФ j ($\text{auto_costs}_{\mu j}$)⁶;
- Стоимость перевозки морским транспортом из страны i в пункт пропуска μ ($\text{sea_costs}_{i\mu}$)⁷;
- Эксплуатационная длина железных дорог в регионе РФ, взвешенная на численность населения в данном регионе (rail_density_j);
- Пропускная способность пунктов пропуска через госграницу РФ (pp_capacity_{μ});
- Протяженность причального фронта в морском порту (quay_length_{μ});
- Протяженность автомобильных дорог федерального значения в регионе РФ, взвешенная на численность населения в данном регионе (road_density_j);
- Максимальная допустимая осадка судов в морском порту (draft_{μ});
- Площадь крытых складов в морском порту (warehouse_{μ});

⁶ Здесь и далее расстояние от пункта пропуска на госгранице до региона назначения поставки рассчитано как расстояние до столицы соответствующего субъекта РФ по автомобильным дорогам, аналогично для железнодорожного транспорта.

⁷ Расстояние морской перевозки рассчитано по фактическим морским маршрутам на базе специализированных онлайн сервисов www.searates.ru, www.ports.ru

- Число лоцманских проводок в морском порту за год ($pilotage_{\mu}$)
- Емкость контейнерных терминалов в морском порту ($capacity_container_{\mu}$);

Для моделирования влияния институциональных компонент, которые оказывают влияние на издержки транспортировки были выбраны следующие переменные:

- Средняя доля процедур, в рамках которых фирма сталкивается с коррупцией в регионе назначения импорта ($bribery_j$);
- Средняя доля процедур, в рамках которых фирма сталкивается с коррупцией в регионе расположения пункта пропуска ($bribery_{\mu}$);
- Доля занятых в неформальном секторе в общей численности занятого населения в регионе расположения пункта пропуска ($informal_{\mu}$);
- Доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе назначения импорта ($crime_j$);
- Количество неправомερных решений таможенных органов, выявленных по результатам ведомственной проверки в расчете на 1 таможенный пост, расположенный в данном РТУ ФТС, для региона расположения пункта пропуска (таможенного поста) ($offense_{\mu}$).
- Доля занятых в неформальном секторе в общей численности занятого населения в регионе назначения импорта ($informal_j$);
- Количество исков таможенных органов в расчете на 1 таможенный пост, расположенный в данном РТУ ФТС, для региона расположения пункта пропуска (таможенного поста) ($suit_{\mu}$);

Ключевые гипотезы о знаках коэффициентов при переменных представлены в таблице 4

Таблица 4 – Гипотеза о коэффициентах при переменных в уравнении

Коэффициент	Знак при коэффициенте
ВВП	Положительный
ВРП	Положительный
сумма взвешенных расстояний до других стран и регионов (многостороннее сопротивление)	Положительный
коэффициент прозрачности границы (степень в знаменателе)	Положительный
сумма расстояний через другие п/п (степень в знаменателе)	Положительный
Протяженность автомобильных дорог федерального значения в регионе РФ, взвешенная на численность населения в данном регионе	Положительный
Эксплуатационная длина железных дорог в регионе РФ, взвешенная на численность населения в данном регионе	Положительный
Пропускная способность пунктов пропуска через госграницу РФ	Положительный
Протяженность причального фронта в морском порту	Положительный
Максимальная допустимая осадка судов в морском порту	Положительный
Площадь крытых складов в морском порту	Положительный
Число лоцманских проводок в морском порту	Положительный
Емкость контейнерных терминалов в морском порту	Положительный
Стоимость перевозки морским транспортом	Отрицательный
Стоимость перевозки железнодорожным транспортом	Отрицательный
Стоимость перевозки автомобильным транспортом	Отрицательный
Доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе j	Отрицательный
Средняя доля процедур, в рамках которых фирма сталкивается с коррупцией в регионе расположения пункта пропуска μ	Отрицательный
Средняя доля процедур, в рамках которых фирма сталкивается с коррупцией в регионе j	Отрицательный
Доля занятых в неформальном секторе в общей численности занятого населения в регионе расположения пункта пропуска μ	Отрицательный
Доля занятых в неформальном секторе в общей численности занятого населения в регионе j	Отрицательный
Количество исков таможенных органов в расчете на 1 таможенный пост, расположенный в данном РТУ ФТС, для региона расположения пункта пропуска (таможенного поста) μ	Отрицательный
Количество неправомερных решений таможенных органов, выявленных по результатам ведомственной проверки в расчете на 1 таможенный пост, расположенный в данном РТУ ФТС, для региона расположения пункта пропуска (таможенного поста) μ	Отрицательный

Источник: составлено авторами.

Несмотря на то, что чаще всего коррупционная составляющая оказывает отрицательное влияние на развитие экономики, в отдельных сферах может происходить обратная ситуация. Например, наличие коррупции в пункте пропуска

может способствовать увеличению перевозок грузов, попадающих под санкционные списки, которые будут задекларированы как товары, разрешенные к ввозу на территорию Российской Федерации. В результате, в регрессии такой показатель, как коррупция в регионе, в котором находится пункт пропуска будет оказывать положительное влияние на торговлю.

В качестве статистической базы для проведения расчетов использовалась база данных, разработанная в рамках Госзадания 2015 года. В данной базе данных была проведена актуализация значений стоимостей грузов, перевозимых через внешнюю границу стран ЕАЭС в 2016 году, ВВП государств и ВРП. Кроме того, величины стоимостей перевозок грузов различными видами транспорта индексировались следующим образом:

- Стоимость транспортировки автомобильным видом транспорта была проиндексирована в соответствии с индексом тарифов на перевозки автомобильным транспортом (прирост индекса в 2016 году составил 1.17 по сравнению с 2013 годом);
- Стоимость транспортировки железнодорожным видом транспорта была проиндексирована в 1.26 раза в соответствии с индексом тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- Стоимость транспортировки грузов морским видом транспорта была проиндексирована в 1.22 раза в соответствии с индексом тарифа на грузовые перевозки.

3.2 РАЗРАБОТКА МОДИФИКАЦИИ МОДЕЛИ С УЧЕТОМ СПЕЦИФИКИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПУНКТОВ ПРОПУСКА

Эмпирическая оценка спецификаций осуществлена на полной выборке имеющихся статистических данных. Выбор наилучшей спецификации основан на базе статистической значимости и стабильности оценок коэффициентов регрессоров. Для оценки регрессий использован нелинейный метод наименьших

квадратов, так как эконометрическое уравнение не является линейным по ряду параметров.

В таблице 5 представлена матрица корреляций переменных гравитационной модели для морских перевозок. Как видно из таблицы, количество неправомερных решений со стороны таможенных органов в пунктах пропуска сильно коррелирует с такой характеристикой, как количество исков к таможенным органам (0.96) и долей занятых в неформальном секторе (0.68). Корреляция между переменными доля занятых в неформальном секторе и количество исков к таможенным органам составляет 0.85. Что касается портовой инфраструктуры, то наблюдается высокая корреляция между такими переменными, как:

- пропускная способность пункта пропуска и протяженность причальной стенки (0.76);
- пропускная способность пункта пропуска и емкость контейнерного терминала (0.87);
- пропускная способность пункта пропуска и число лоцманских проводок (0.75);
- длина причальной стенки и емкость контейнерного терминала (0.93);
- длина причальной стенки и количество лоцманских проводок (0.89);
- емкость контейнерного терминала и число лоцманских проводок (0.98);

Таблица 5 – Матрица корреляций переменных гравитационной модели для грузов, импортируемых морским видом транспорта

	bribery_pp	offense_pp	suit_pp	informal_pp	bribery_reg	crime_reg	dTranssib_pp	road_density_pp	rail_density_pp	dTranssib_reg	road_density_reg	rail_density_reg	pp_capacity_pp	draft_pp	quay_length_pp	port_capacity_container_pp	warehouse_covered_pp	pilotage_pp	vrp	gdp	auto_costs	rail_costs	sea_costs
bribery_pp	1.000	-0.322	-0.052	0.362	0.317	-0.103	-0.299	-0.224	-0.102	-0.628	-0.188	-0.476	0.122	0.033	0.123	-0.075	-0.739	-0.231	-0.125	0.077	0.455	0.445	0.192
offense_pp	-0.322	1.000	0.959	0.676	-0.020	0.224	0.183	-0.231	0.266	0.932	-0.771	-0.651	-0.962	0.361	-0.680	-0.777	0.682	-0.638	-0.161	0.192	0.641	0.610	-0.441
suit_pp	-0.052	0.959	1.000	0.848	0.072	0.198	0.094	-0.302	0.284	0.791	-0.900	-0.839	-0.982	0.398	-0.732	-0.881	0.472	-0.787	-0.200	0.187	0.535	0.504	-0.398
informal_pp	0.362	0.676	0.848	1.000	0.198	0.095	-0.096	-0.325	0.341	0.375	-0.983	-0.976	-0.800	0.450	-0.776	-0.946	-0.038	-0.963	-0.196	0.156	0.230	0.206	-0.208
bribery_reg	0.317	-0.020	0.072	0.198	1.000	0.250	-0.076	-0.270	-0.162	-0.135	-0.147	-0.230	-0.052	0.031	-0.035	-0.110	-0.194	-0.150	0.023	0.043	0.075	0.050	0.001
crime_reg	-0.103	0.224	0.198	0.095	0.250	1.000	0.420	-0.447	-0.390	0.229	-0.117	-0.101	-0.195	0.104	-0.068	-0.109	0.223	-0.067	0.037	0.084	0.039	0.093	-0.161
dTranssib_pp	-0.299	0.183	0.094	-0.096	-0.076	0.420	1.000	-0.279	-0.299	0.275	0.046	0.100	-0.110	0.004	0.007	0.028	0.329	0.097	-0.500	0.080	0.160	0.187	-0.107
road_density_pp	-0.224	-0.231	-0.302	-0.325	-0.270	-0.447	-0.279	1.000	0.754	-0.112	0.297	0.364	0.281	-0.092	0.156	0.257	-0.011	0.255	0.675	0.100	0.131	0.100	0.096
rail_density_pp	-0.102	0.266	0.284	0.341	-0.162	-0.390	-0.299	0.754	1.000	0.210	-0.381	-0.256	-0.283	0.237	-0.440	-0.417	0.018	-0.420	0.541	0.025	0.337	0.288	-0.058
dTranssib_reg	-0.628	0.932	0.791	0.375	-0.135	0.229	0.275	-0.112	0.210	1.000	-0.513	-0.333	-0.820	0.271	-0.531	-0.551	0.869	-0.370	0.092	0.176	0.699	0.671	-0.444
road_density_reg	-0.188	-0.771	-0.900	-0.983	-0.147	-0.117	0.046	0.297	-0.381	-0.513	1.000	0.935	0.867	-0.466	0.849	0.985	-0.096	0.973	0.181	0.178	0.327	0.300	0.256
rail_density_reg	-0.476	-0.651	-0.839	-0.976	-0.230	-0.101	0.100	0.364	-0.256	-0.333	0.935	1.000	0.788	0.379	0.655	0.870	0.040	0.886	0.225	0.133	0.205	0.183	0.218
pp_capacity_pp	0.122	-0.962	-0.982	-0.800	-0.052	-0.195	-0.110	0.281	-0.283	-0.820	0.867	0.788	1.000	-0.264	0.762	0.869	-0.503	0.754	0.188	0.176	0.552	0.521	0.422
draft_pp	-0.033	0.361	0.398	0.450	0.031	0.104	0.004	-0.092	0.237	0.271	-0.466	-0.379	-0.264	1.000	-0.190	-0.399	0.208	-0.442	-0.052	0.139	0.217	0.209	-0.008
quay_length_pp	0.123	-0.680	-0.732	-0.776	-0.035	-0.068	0.007	0.156	-0.440	-0.531	0.849	0.655	0.762	-0.190	1.000	0.926	-0.071	0.889	0.090	0.177	0.320	0.291	0.239
port_capacity_container_pp	-0.075	-0.777	-0.881	-0.946	-0.110	-0.109	0.028	0.257	-0.417	-0.551	0.985	0.870	0.869	0.399	0.926	1.000	-0.112	0.976	0.155	0.185	0.348	0.319	0.265
warehouse_covered_pp	-0.739	0.682	0.472	-0.038	-0.194	0.223	0.329	-0.011	0.018	0.869	-0.096	0.040	-0.503	0.208	-0.071	-0.112	1.000	0.085	-0.036	0.096	0.642	0.627	-0.376

Продолжение таблицы 5

pilotage_pp	-0.231	-0.638	-0.787	-0.963	-0.150	- 0.067	0.097	0.255	-0.420	-0.370	0.973	0.886	0.754	- 0.44 2	0.889	0.976	0.085	1.000	0.1 48	- 0.1 72	- 0.219	- 0.193	0.175
vrp	-0.125	-0.161	-0.200	-0.196	-0.323	- 0.737	-0.500	0.675	0.541	-0.092	0.181	0.225	0.188	- 0.05 2	0.090	0.155	-0.036	0.148	1.0 00	- 0.1 41	0.029	- 0.017	0.101
gdp	-0.077	0.192	0.187	0.156	0.043	0.084	0.080	-0.100	0.025	0.176	-0.178	-0.133	-0.176	0.13 9	-0.177	-0.185	0.096	-0.172	- 0.1 41	1.0 00	0.173	0.164	0.266
auto_costs	-0.455	0.641	0.535	0.230	-0.075	0.039	0.160	0.131	0.337	0.699	-0.327	-0.205	-0.552	0.21 7	-0.320	-0.348	0.642	-0.219	0.0 29	0.1 73	1.000	0.753	- 0.291
rail_costs	-0.445	0.610	0.504	0.206	-0.050	0.093	0.187	0.100	0.288	0.671	-0.300	-0.183	-0.521	0.20 9	-0.291	-0.319	0.627	-0.193	- 0.0 17	0.1 64	0.753	1.000	- 0.295
sea_costs	0.192	-0.441	-0.398	-0.208	0.001	- 0.161	-0.107	0.096	-0.058	-0.444	0.256	0.218	0.422	- 0.00 8	0.239	0.265	-0.376	0.175	0.1 01	0.2 66	- 0.291	- 0.295	1.000

Источник: расчеты автора

Полученные результаты частично соотносятся с теоретическими предсказаниями. Зависимость объемов импорта от прямых издержек транспортировки товаров, как и от относительного расстояния между торговыми партнерами, является значимой и отрицательной, от основных факторов качества инфраструктуры портов – значимой и положительной, от доли неформального сектора и коррупции в регионе назначения поставки как характеристик качества институциональной среды – значимой и отрицательной. Это соответствует гипотезе, согласно которой увеличение барьеров для внешней торговли снижает ее объемы и напротив их сокращение, например, за счет уменьшения времени, необходимого на обработку поставки госорганами в пункте пропуска или увеличения скорости доставки товара из пункта пропуска в регион назначения за счет проведения реконструкции и последующего увеличения пропускной способности автотрассы, ведет к росту торгового потока.

Так, сокращение допустимой осадки морских судов на 1% при прочих равных в среднем приводит к снижению торгового потока на величину от 1.1% до 2.1%, числа лоцманских проводок за год – на 1.1%, протяженности автодорог в регионе назначения – на величину от 0.5% до 1.0%.

Безусловно, влияет на объемы импорта переменные, характеризующие прямые издержки импортера. Стоимость морской перевозки (оценка коэффициента варьируется от -0.5 до -1.0), то есть при прочих равных в среднем каждый процент увеличения стоимости перевозки морским видом транспорта ведет к сокращению торгового потока примерно на 0.75%, что несколько ниже оценки для переменной относительного расстояния между торговыми партнерами. Полученные оценки коэффициентов для стоимости морской перевозки и стоимости автоперевозки стабильны в различных спецификациях, стоимость автоперевозки варьируется от -0.7 до -0.72. Однако наиболее существенное влияние на объемы торгового потока оказывают переменные, косвенно определяющие издержки импортера, а именно показатель качества инфраструктуры морских портов – допустимая осадка морских судов (оценка коэффициента варьируется от 1.06 до 2.12, что превышает оценку влияния переменной относительного расстояния между торговыми партнерами). Также в базовой регрессии (0) и в спецификации (3) существенно влияние такого инфраструктурного фактора, как наличие Транссиба в регионе назначения (оценка данного коэффициента варьируется от 1.61 до 1.64), а в базовой регрессии (0) и

спецификации (1) – фактора протяженности автодорог в регионе назначения (чья оценка колеблется в пределах от 0.5 до 0.8). Влияние институциональной среды на объемы импорта, согласно полученным оценкам, несколько ниже влияния качества транспортной инфраструктуры, исключая портового хозяйства – при прочих равных рост доли занятых в неформальном секторе в общей численности занятого населения в регионе назначения торгового потока приводит к сокращению последнего на величину -0.3%, а рост коррупции в регионе назначения – на величину -0.3%.

Наблюдается интересный факт, который показывает, что наличие коррупции в регионе пункта пропуска оказывает положительное влияние на объемы торговли, в то время, как наличие коррупции в регионе назначения и неформальный сектор, напротив, негативно влияют на объемы торговли. Этот факт может быть объяснен тем, что наличие коррупционной составляющей на пунктах пропуска позволяет провозить санкционные товары под видом разрешенных товаров. Кроме того, наличие коррупционной составляющей может оказывать позитивное влияние на время прохождения таможенной очистки, и импортеры осуществляют ввоз грузов именно через такие пункты пропуска, где коррупционная составляющая выше. Однако здесь может быть и другая причинно-следственная связь, которая объясняется тем фактом, что высокий уровень коррупционной составляющей в регионах, где находятся пункты пропуска тем выше, чем выше грузопотоки через государственную границу.

Следует отметить, что оценки коэффициентов при инфраструктурных переменных, характеризующих емкость контейнерных терминалов в морском порту (в спецификации (1), использующей данный параметр) и емкость крытых складов порта имеют отрицательный знак, что не соотносится с проверяемой гипотезой; кроме того, оценки параметра емкости крытых складов порта в спецификациях (2) и (3) незначимы. Также оценки коэффициентов при переменной коррупция в регионе размещения пункта пропуска являются значимыми и положительными (в спецификации (2) – незначимая положительная оценка). Незначимыми оказались оценки коэффициентов при переменных, характеризующих пропускную способность пунктов пропуска через госграницу РФ и протяженность причальной стенки, а также оценка коэффициента при переменной протяженность автодорог в регионе назначения в спецификации (2).

Коэффициенты, входящие во взвешенную сумму расстояний до альтернативных пунктов пропуска оказались значимы и положительны. За исключением

отрицательного значения в спецификации (2), коэффициент прозрачности границы в целом также значим и положителен.

Зависимость объемов импорта, как от размеров экономики импортирующего региона, так и от размеров экономики страны-партнера, для всех регрессий, является значимой и положительной.

Показатели R^2 и скорректированный R^2 сопоставимы как в базовой регрессии (0), так и в спецификациях детализированного гравитационного уравнения (1) - (3). Предполагается, что в детализированное уравнение включены пропущенные в базовой регрессии переменные, которые оказывают влияние на объемы импорта.

Таблица 6 – Результаты эконометрической оценки пространственной гравитационной модели внешней торговли России, метод оценивания – НМНК (морской транспорт)

	НМНК (0)	НМНК (1)	НМНК (2)	НМНК (3)
Константа	-50.347***	-50.954***	-58.277***	-48.67***
Относительное расстояние между торговыми партнерами (коэффициент, уходящий в константу при оценке)	-1***	-1***	-1***	-1***
Коэффициент прозрачности границы (степень в знаменателе)	0.167***	0.046***	0.034***	0.048***
Сумма расстояний через другие п/п (степень в знаменателе)	0.125***	0.114***	0.04***	0.048***
ВВП стран партнеров	0.227***	0.141***	0.57***	0.132***
ВВП регионов России	0.338***	0.349***	0.333***	0.327***
ВРП регионов России	0.601***	0.619***	0.608***	0.59***
Пропускная способность пункта пропуска		-0.366		
Емкость контейнерных терминалов				-0.077
Емкость крытых складов порта		0.145	-0.441	-0.148
Трансзиб в регионе назначения	1.611***	1.477***	-0.913	1.635*
Протяженность автодорог, регион назначения	0.536***	0.765***	-0.966	0.571***
Допустимая осадка морских судов	1.482***	2.121***	1.057***	1.403***
Коррупция, пункт пропуска	1.864***	1.932***	0.065	1.81***
Коррупция, регион назначения	-0.309***	-0.287***	-0.292***	-0.297***
Неформальный сектор, регион назначения	-0.322***	-0.311***	-0.304***	-0.313***
Стоимость морской перевозки	-0.523***	-0.479***	-0.998***	-0.569***
Стоимость автоперевозки	-0.703***	-0.707***	-0.717***	-0.72***
Протяженность причальной стенки	-0.230			
Число лоцманских проводок			1.110*	
Число наблюдений	21334	21334	21334	21334
R2	0.096	0.096	0.095	0.095
Adj. R2	0.095	0.095	0.094	0.095

Источник: расчеты авторов, * p<.1; ** p<.05; *** p<.01

В качестве основной спецификации детализированного гравитационного уравнения предлагается использовать НМНК(1) таблицы 6.

Таким образом, полученные результаты в целом свидетельствуют в пользу следующих теоретических гипотез:

- Неблагоприятная институциональная среда и факторы, которые увеличивают издержки участников ВЭД, такие, как ухудшение инфраструктуры автомобильных, железных дорог и морских портов, негативно влияют на торговый поток – при прочих равных ухудшение указанных факторов на 1% приводит к сокращению торгового потока на величину в среднем от 0.3 до 2.1%;
- На торговый поток наибольшее влияние (среди рассмотренных факторов) оказывает качество инфраструктуры морских торговых портов, в частности факторы, определяющие принципиальную возможность поставки товара в конкретный порт - при прочих равных сокращение допустимой осадки морских судов в порту на 1% приводит к сокращению объемов импорта в среднем на 1,6%;
- Существенное влияние на торговый поток традиционно оказывают прямые транспортные издержки участников ВЭД, в частности рост стоимости морской перевозки на 1% приводит к сокращению объемов импорта в среднем на 0.72% при прочих равных.

Учитывая вышеизложенное, для стимулирования роста внешнеэкономического торгового оборота РФ с помощью морского вида транспорта, целесообразно, в первую очередь, сфокусироваться на повышении качества инфраструктуры морских портов, в частности в части возможности повышения величины допустимой осадки морских судов. Требуется пристального рассмотрения ситуация с коррупцией в регионе размещения пункта пропуска.

Корреляционная матрица для грузов, импортируемых железнодорожным видом транспорта, представлена в таблице 7. Во многом здесь наблюдается схожая картина как и в случае матрицы корреляций для грузов, импортируемых морским видом транспорта.

Результаты оценивания различных спецификаций гравитационной модели представлены в таблице 8. Наблюдается значимая положительная зависимость

объемов импорта от таких инфраструктурных факторов, как протяженность автодорог в регионе назначения и Транссиб в регионе назначения (в спецификации (5) – с меньшей точностью, т.е. при $p < 0.05$). В базовой спецификации (0) значимым и положительным является коэффициент при переменной, характеризующей протяженность железных дорог в регионе назначения. Обнаруженная значимая отрицательная зависимость объемов импорта от таких институциональных факторов, как неформальный сектор в регионе назначения (во всех спецификациях), коррупция в регионе назначения (за исключением незначимой оценки в спецификации (4), а в спецификации (5) – с меньшей значимостью, т.е. при $p < 0.05$) и коррупция в месте размещения пункта пропуска (в спецификациях (2)-(5)), а также от прямых транспортных издержек, описанных переменной стоимость перевозки по железной дороге (при $p < 0.05$ и $p < 0.01$ за исключением незначимых оценок в спецификациях (2)-(4)), также соответствует выдвинутым ранее гипотезам.

В то же время некоторые аспекты явно противоречат теоретическим предсказаниям. Коэффициент прозрачности границы и коэффициент при ВВП стран партнеров, а также коэффициент при инфраструктурном факторе Транссиб в регионе пункта пропуска оказались незначимыми. Выявлена значимая (при $p < 0.05$) отрицательная зависимость торгового потока от ВРП регионов России (за исключением незначимых оценок в базовой спецификации (0), спецификациях (1) и (5)), а также от суммы расстояний через другие пункты пропуска (в спецификации (4), т.к. в остальных спецификациях оценка коэффициента при переменной незначима). Не соотносятся с теоретическими предсказаниями значимые и положительные коэффициенты при таких институциональных факторах, как доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе (в спецификации (5)), а также коррупция в месте размещения пункта пропуска (в базовой спецификации (0) и в спецификации (1)). Такие расхождения с формулируемыми гипотезами могут быть объяснены следующими факторами. Товары, экспортируемые железнодорожным транспортом являются, как правило, товарами с низкой добавленной стоимостью. Кроме того, ключевыми странами, экспортирующими грузы железнодорожным видом транспорта, являются Украина (58.1% грузов по стоимости), Китай (13.0% по стоимости), Узбекистан (3.9% по стоимости) и Азербайджан (2.9% по стоимости). Таким образом, наблюдения из

Украины, Узбекистана и Азербайджана вносят существенные искажения в модель, так как их ВВП низкий, однако объемы экспортируемой продукции существенны. Отрицательный знак при ВРП объясняется тем фактом, что поставки продукции с низкой добавленной стоимостью осуществляются преимущественно в приграничные регионы, ВРП которых ниже среднего значения по стране. Для очистки влияния, которое оказывали на модель наблюдения, связанные с импортом грузов из Украины, были рассмотрены спецификации 6, в которой были исключены наблюдения, в которых страна-импортер является Украина. В результате переменная ВРП стала равняться 2.334 с уровнем значимости более 99%, что соответствует выдвинутой гипотезе. Знак перед переменной ВВП по-прежнему остался отрицательным, что объясняется импортом грузов с низкой добавленной стоимостью из стран с низким уровнем ВВП. Влияние стоимости транспортировки железнодорожным транспортом на импорт грузов в Российскую Федерацию железнодорожным транспортом в данной спецификации равняется -2.041 при уровне значимости более 95%.

При этом R^2 в базовой спецификации является низким. Спецификации модели (1)-(5), согласно результатам оценок, несколько лучше соответствуют статистическим данным. Наибольший R^2 наблюдается в спецификации (5), в которую включен институциональный фактор доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе. В совокупности данные результаты могут свидетельствовать о наличии не включенных в гравитационное уравнение переменных, которые оказывают влияние на объемы импорта.

Наиболее существенное влияние на объемы торгового потока оказывают переменные, косвенно определяющие издержки импортера, а именно инфраструктурные показатели: Транссиб в регионе назначения и протяженность автодорог в регионе назначения. Так, фактор наличия опорной станции Транссибирской магистрали в регионе назначения ведет, согласно оценкам, к увеличению объемов импорта на величину от 9.6% до 23.4%. Коэффициент наличия опорной станции Транссиба в регионе пункта пропуска статистически незначим, вследствие того, что существенные объемы импорта из стран ЕС поступают через пункты пропуска на западной границе РФ (ЕАЭС), где не существует опорных станций Транссибирской магистрали. Несмотря на это, роль Транссибирской

магистрала в дальнейшей транспортировке таких грузов до конечного потребителя является высокой.

В свою очередь, увеличение протяженности автомобильных дорог на 1% способствует увеличению объемов импорта на величину от 1.5% до 16.9%.

Зависимость объемов импорта от прямых издержек по транспортировке товара является высокой значимой и отрицательной в базовой спецификации (0), спецификациях (1) и (5). Снижение стоимости перевозки по железной дороге на 1% ведет к увеличению торгового потока на величину от 2% до 4.8%. Однако, такое высокое значение чувствительности может быть вызвано некорректностью оценок, связанной с тем фактом, что импорт грузов железнодорожным транспортом осуществлялась преимущественно из Украины и Китая, которые поставляли железнодорожным транспортом товары с низкой добавленной стоимостью. В связи с чем возникает смещение в оценках, так как существенное сокращение импорта из более отдаленных стран железнодорожным транспортом связано не с увеличением стоимости транспортировки, а с тем, что они поставляют продукцию с высокой добавленной стоимостью, импорт которой осуществляется другими видами транспорта. Для уменьшения влияния наблюдений, связанных с импортом грузов из Украины, была оценена спецификация 6, в которой все наблюдения из Украины были исключены. В такой спецификации значение эластичности импорта от стоимости транспортировки железнодорожным транспортом составила -2.041 со значимостью на уровне 95%.

Среди институциональных факторов наибольшее влияние на объемы торгового потока оказывает фактор коррупции в месте размещения пункта пропуска (оценка коэффициента варьируется от -8.8 до -9.6 в спецификациях (2)-(5)).

Полученные результаты в целом свидетельствуют в пользу сформулированных теоретических гипотез:

- замена переменной расстояния гравитационного уравнения на регрессоры, характеризующие прямые и косвенные издержки участников ВЭД, в целом улучшают качество получаемых оценок;
- наличие Транссиба в регионе назначения импорта увеличивает торговый поток на 10-23%;

- увеличение протяженности автодорог в регионе назначения на 1% увеличивает объем импорта на величину от 1.5% до 16.9%;
- увеличение прямых издержек транспортировки по железной дороге на 1% снижает объем импорта на 3-5%.

Учитывая вышесказанное, для стимулирования роста внешнеэкономического торгового оборота РФ целесообразно, в первую очередь, развивать транспортную инфраструктуру регионов назначения, включая увеличение плотности и протяженности автомобильных дорог, обеспечение стыковки с крупными железнодорожными магистралями. Необходимо обеспечить снижение институциональных издержек для участников внешнеэкономической деятельности, которые ассоциированы с органами, отвечающими за проведение контроля на границе.

Таблица 7 – Матрица корреляций переменных гравитационной модели для грузов, импортируемых железнодорожным транспортом

	bribery_pp	offense_pp	suit_pp	informal_pp	bribery_reg	crime_reg	dTranssib_pp	road_density_pp	rail_density_pp	dTranssib_reg	road_density_reg	rail_density_reg	pp_capacity_pp	vrp	gdp	auto_costs	rail_costs
bribery_pp	1.000	-0.019	-0.602	0.655	0.041	-0.299	-0.550	-0.182	-0.137	-0.265	-0.908	-0.906	0.871	-0.196	-0.563	-0.479	-0.395
offense_pp	-0.019	1.000	0.710	0.742	-0.404	-0.007	0.265	-0.032	-0.053	0.955	-0.396	-0.398	-0.128	-0.099	0.474	-0.397	-0.328
suit_pp	-0.602	0.710	1.000	0.118	-0.404	0.261	0.485	0.072	0.027	0.886	0.285	0.287	-0.779	0.005	0.705	-0.065	-0.068
informal_pp	0.655	0.742	0.118	1.000	-0.268	-0.214	-0.166	-0.145	-0.130	0.537	-0.909	-0.910	0.504	-0.202	-0.024	-0.613	-0.505
bribery_reg	0.041	-0.404	-0.404	-0.268	1.000	0.215	-0.106	-0.123	-0.153	-0.435	0.112	0.110	0.218	-0.117	-0.226	0.355	0.334
crime_reg	-0.299	-0.007	0.261	-0.214	0.215	1.000	0.492	-0.292	-0.370	0.105	0.293	0.295	-0.347	-0.334	0.207	0.534	0.536
dTranssib_pp	-0.550	0.265	0.485	-0.166	-0.106	0.492	1.000	-0.251	-0.289	0.378	0.390	0.388	-0.486	-0.201	0.497	0.434	0.400
road_density_pp	-0.182	-0.032	0.072	-0.145	-0.123	-0.292	-0.251	1.000	0.990	0.009	0.178	0.177	-0.141	0.971	0.045	-0.065	-0.043
rail_density_pp	-0.137	-0.053	0.027	-0.130	-0.153	-0.370	-0.289	0.990	1.000	-0.024	0.144	0.143	-0.102	0.981	0.025	-0.112	-0.100
dTranssib_reg	-0.265	0.955	0.886	0.537	-0.435	0.105	0.378	0.009	-0.024	1.000	-0.141	-0.142	-0.411	-0.063	0.607	-0.288	-0.244
road_density_reg	-0.908	-0.396	0.285	-0.909	0.112	0.293	0.390	0.178	0.144	-0.141	1.000	1.000	-0.777	0.213	0.328	0.590	0.485
rail_density_reg	-0.906	-0.398	0.287	-0.910	0.110	0.295	0.388	0.177	0.143	-0.142	1.000	1.000	-0.780	0.212	0.327	0.587	0.482
pp_capacity_pp	0.871	-0.128	-0.779	0.504	0.218	-0.347	-0.486	-0.141	-0.102	-0.411	-0.777	-0.780	1.000	-0.120	-0.634	-0.269	-0.198
vrp	-0.196	-0.099	0.005	-0.202	-0.117	-0.334	-0.201	0.971	0.981	-0.063	0.213	0.212	-0.120	1.000	0.040	-0.030	-0.030
gdp	-0.563	0.474	0.705	-0.024	-0.226	0.207	0.497	0.045	0.025	0.607	0.328	0.327	-0.634	0.040	1.000	0.075	0.096
auto_costs	-0.479	-0.397	-0.065	-0.613	0.355	0.534	0.434	-0.065	-0.112	-0.288	0.590	0.587	-0.269	-0.030	0.075	1.000	0.719
rail_costs	-0.395	-0.328	-0.068	-0.505	0.334	0.536	0.400	-0.043	-0.100	-0.244	0.485	0.482	-0.198	-0.030	0.096	0.719	1.000

Источник: расчеты автора

Таблица 8 – Результаты эконометрической оценки пространственной гравитационной модели внешней торговли России, метод оценивания – НМНК (железнодорожный транспорт)

	НМНК (0)	НМНК (1)	НМНК (2)	НМНК (3)	НМНК (4)	НМНК (5)	НМНК (6)
Константа	4.132	23.128	125.718***	114.982***	127.624***	84.653**	-24.540
Коэффициент, уходящий в константу при оценке	0.233***	0.044	0.109	0.189	0.119	0.052	0.002***
Коэффициент прозрачности границы (степень в знаменателе)	-3.251	-1.965	2.514	1.435	1.634	2.199	3.384***
Сумма расстояний через другие п/п (степень в знаменателе)	-0.004	-0.019	-1.043	0.005	-1.243*	0.014	0.013
ВВП стран партнеров	-0.825	-0.677	-1.039	-1.263	-1.125	-0.821	-0.494*
ВРП регионов России	-1.732	-1.338	-2.457*	-2.303*	-2.371*	-0.920	2.338***
Трансшиб в регионе назначения	23.414***	18.454***	15.984***	16.397***	14.893***	9.608*	5.296***
Протяженность автодорог, регион назначения	1.5***	13.026***	16.872***	16.859***	16.708***	15.920***	6.993***
Коррупция, пункт пропуска	0.2***	0.2***	-9.617***	-9.488***	-9.515***	-8.817***	-3.105***
Коррупция, регион назначения	-0.3***	-0.3***	-0.3***	-0.3***	-2.421	-4.421*	-2.853**
Доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе						5.739**	8.141***
Стоимость перевозки по железной дороге	-2.617*	-2.979*	-2.845	-3.475	-3.051	-4.784**	-2.041**
Протяженность железных дорог, регион назначения	23.58***						
Трансшиб в регионе пункта пропуска				-0.093			
Количество наблюдений	848	848	848	848	848	848	467
R2	0.252	0.267	0.296	0.296	0.297	0.303	0.278
Adj. R2	0.025	0.260	0.288	0.287	0.288	0.293	0.260

Источник: расчеты авторов, * p<.1; ** p<.05; *** p<.01

Корреляционная матрица переменных для грузов, импортируемых автомобильным видом транспорта, представлена в таблице 9. Результаты оценки различных спецификаций гравитационной модели представлены в таблице 10.

Полученные результаты частично соотносятся с теоретическими предсказаниями. Так, наблюдается значимая положительная зависимость объемов импорта от коэффициента прозрачности границы и размеров экономики страны и региона. Тем не менее, важно отметить, что в спецификациях (0), (1), (10), (11) зависимость объема импорта от ВРП регионов России является незначимой.

Также значимая положительная зависимость имеет место в случае с рядом ключевых инфраструктурных факторов, отражающих пропускную способность пункта пропуска, наличие Транссиба и протяженности автомобильных и железных дорог в регионе назначения.

Значимыми и отрицательными являются коэффициенты при переменных, характеризующих институциональные факторы: неформальный сектор в регионе назначения и количество исков против таможенных органов на 1 таможенный пост в данном РТУ. Теоретическим предположениям соответствует также значимая отрицательная зависимость, которая наблюдается при рассмотрении транспортных факторов: стоимости морской и автомобильной перевозки.

Отдельно необходимо отметить частичное соотношение с гипотезой в случае с уровнем преступности по месту размещения пункта пропуска. В спецификациях (7), (9), (10) наблюдается противоречащая гипотезе положительная зависимость. В спецификации (5) соответствующая теоретическим предположениям отрицательная зависимость от данного фактора выявлена с меньшей степенью значимости, т.е. при $p < 0.05$.

В то же время некоторые аспекты явно противоречат теоретическим предсказаниям. Влияние коррупции в месте размещения пункта пропуска на объемы импорта является отрицательным лишь в спецификациях модели (8), (9), (10).

Выявлена значимая отрицательная зависимость торгового потока от суммы расстояний через другие пункты пропуска, а также от наличия Транссиба в регионе пункта пропуска (в спецификации (5) – с меньшей точностью, т.е. при $p < 0.05$, в спецификациях (1), (10), (11) оценка незначима). Не соотносятся с теоретическими предсказаниями значимые и положительные коэффициенты при таких

институциональных факторах, как уровень неправомερных решений в месте размещения пункта пропуска (в базовой спецификации - незначимая зависимость), коррупция в регионе назначения, а также доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе.

Коэффициент R^2 в базовой спецификации является низким. Тем не менее, спецификации модели (0), (1), согласно результатам оценок, несколько лучше соответствует статистическим данным, демонстрируя наибольшие значения R^2 . В совокупности данные результаты могут свидетельствовать о существовании не включенных переменных в гравитационное уравнение, которые оказывают влияние на объемы импорта.

Наиболее существенное влияние на объемы торгового потока оказывают переменные, косвенно определяющие издержки импортера, в частности, фактор наличия опорной станции Транссибирской магистрали в регионе назначения ведет, согласно оценкам, к увеличению объемов импорта на величину от 4.4% до 15.3%, т.е. при его изменении на 1% объем импорта изменится в среднем на 9.5%. Коэффициент наличия в регионе пункта пропуска станции Транссибирской магистрали статистически незначим, так как крупные объемы импорта из стран ЕС поступают через пункты пропуска на западной границе РФ (ЕАЭС), где опорные станций Транссиба отсутствуют. Несмотря на это роль Транссибирской магистрали в дальнейшей транспортировке таких грузов до конечного потребителя является высокой. В свою очередь, увеличение протяженности автомобильных дорог в регионе назначения на 1% способствует увеличению объемов импорта на величину от 1.5% до 2.3%, а железных дорог – на величину от 2.5% до 3.5%. Показатель эластичности торгового потока по величине пропускной способности пункта пропуска хотя и оказался значимым и положительным, но практически во всех спецификациях не превысил единицы.

Зависимость объемов импорта от прямых издержек по транспортировке товара является высокой значимой и отрицательной в спецификациях 5 и 6. Так, снижение стоимости автоперевозки на 1% ведет к увеличению торгового потока на величину от 2.0% до 4.71%.

Среди институциональных факторов наибольшее влияние на объемы торгового потока оказывает фактор количество исков против таможенных органов

на 1 таможенный пост в данном РТУ (оценка коэффициента варьируется от -2.1 до -11 в спецификациях (1)-(3) и (5)-(13)).

Полученные результаты в целом свидетельствуют в пользу сформулированных теоретических гипотез:

- наличие Транссиба в регионе назначения импорта увеличивает торговый поток на 4-15%;
- замена переменной расстояния гравитационного уравнения на регрессоры, характеризующие прямые и косвенные издержки участников ВЭД, в целом сохраняют качество получаемых оценок;
- увеличение прямых издержек автоперевозки на 1% снижает объем импорта на 2.3-2.5%.
- увеличение протяженности автодорог в регионе назначения на 1% увеличивает объем импорта на величину от 1.5% до 2.3%;

Учитывая вышеизложенное, с целью стимулирования роста торгового оборота РФ при определении приоритетов инвестиционной политики государства целесообразно фокусироваться на развитии транспортной инфраструктуры регионов назначения, включая обеспечение стыковки с крупными железнодорожными магистралями, увеличение плотности и протяженности автомобильных дорог.

Снижение административного давления на участников ВЭД является не менее важным направлением деятельности. Как показало проведенное исследование, снижение административных барьеров оказывает более высокое влияние на увеличение внешнеэкономического торгового потока, по сравнению с развитием инфраструктуры (включая увеличение плотности автомобильных дорог). Следовательно, упрощение формальных процедур при прохождении пунктов пропуска должно являться приоритетным направлением.

Таблица 9 – Корреляционная матрица переменных для грузов, импортируемых автомобильным видом транспорта

	bribery_pp	offense_pp	suit_pp	informal_pp	bribery_reg	crime_reg	dTranssib_pp	road_density_pp	rail_density_pp	dTranssib_reg	road_density_reg	rail_density_reg	pp_capacity_pp	vrp	gdp	auto_costs	rail_costs
bribery_pp	1.000	0.382	-0.425	0.801	0.160	-0.044	-0.074	-0.067	-0.039	-0.050	-0.720	-0.764	-0.771	-0.053	-0.068	-0.113	-0.088
offense_pp	0.382	1.000	-0.298	0.650	0.056	-0.085	0.101	-0.031	-0.018	0.685	-0.304	-0.317	-0.354	-0.007	0.104	0.123	0.112
suit_pp	-0.425	-0.298	1.000	-0.611	-0.105	0.099	-0.015	0.022	0.011	0.403	0.257	0.256	0.300	-0.002	0.111	0.162	0.139
informal_pp	0.801	0.650	-0.611	1.000	0.068	-0.087	-0.013	-0.055	-0.023	0.090	-0.676	-0.680	-0.704	-0.023	-0.043	-0.096	-0.086
bribery_reg	0.160	0.056	-0.105	0.068	1.000	0.047	0.046	-0.182	-0.150	-0.048	-0.026	-0.045	-0.044	-0.170	0.039	0.227	0.266
crime_reg	-0.044	-0.085	0.099	-0.087	0.047	1.000	0.021	-0.668	-0.701	0.007	0.058	0.057	0.054	-0.734	0.055	-0.049	-0.071
dTranssib_pp	-0.074	0.101	-0.015	-0.013	0.046	0.021	1.000	-0.388	-0.360	0.097	0.124	0.124	0.081	-0.233	0.071	0.263	0.284
road_density_pp	-0.067	-0.031	0.022	-0.055	-0.182	-0.668	-0.388	1.000	0.993	-0.015	0.066	0.068	0.045	0.974	-0.073	0.009	0.009
rail_density_pp	-0.039	-0.018	0.011	-0.023	-0.150	-0.701	-0.360	0.993	1.000	-0.012	0.023	0.025	0.011	0.986	-0.072	0.023	0.024
dTranssib_reg	-0.050	0.685	0.403	0.090	-0.048	0.007	0.097	-0.015	-0.012	1.000	-0.064	-0.066	-0.090	-0.012	0.191	0.261	0.222
road_density_reg	-0.720	-0.304	0.257	-0.676	-0.026	0.058	0.124	0.066	0.023	-0.064	1.000	0.996	0.837	0.050	0.040	0.106	0.104
rail_density_reg	-0.764	-0.317	0.256	-0.680	-0.045	0.057	0.124	0.068	0.025	-0.066	0.996	1.000	0.844	0.053	0.040	0.103	0.099
pp_capacity_pp	-0.771	-0.354	0.300	-0.704	-0.044	0.054	0.081	0.045	0.011	-0.090	0.837	0.844	1.000	0.028	0.041	0.102	0.094
vrp	-0.053	-0.007	-0.002	-0.023	-0.170	-0.734	-0.233	0.974	0.986	-0.012	0.050	0.053	0.028	1.000	-0.068	0.048	0.055
gdp	-0.068	0.104	0.111	-0.043	0.039	0.055	0.071	-0.073	-0.072	0.191	0.040	0.040	0.041	-0.068	1.000	0.158	0.148
auto_costs	-0.113	0.123	0.162	-0.096	0.227	-0.049	0.263	0.009	0.023	0.261	0.106	0.103	0.102	0.048	0.158	1.000	0.714
rail_costs	-0.088	0.112	0.139	-0.086	0.266	-0.071	0.284	0.009	0.024	0.222	0.104	0.099	0.094	0.055	0.148	0.714	1.000

Источник: расчеты авторов

Таблица 10 – Результаты эконометрической оценки пространственной гравитационной модели внешней торговли России, метод оценивания – НМНК (автомобильный транспорт)

	НМНК (0)	НМНК (1)	НМНК (2)	НМНК (3)	НМНК (4)	НМНК (5)	НМНК (6)	НМНК (7)	НМНК (8)	НМНК (9)	НМНК (10)	НМНК (11)	НМНК (12)	НМНК (13)
Константа	-4.539	-10.772**	-	-	-	-	-	1.272	-	-	2.929	-0.171	-	-
Коэффициент, уходящий в константу при оценке	0.046***	0.044***	0.032***	0.036***	0.046***	0.025***	0.016***	0.037***	0.065***	0.061***	0.028***	0.051***	0.025***	0.018***
Коэффициент прозрачности границы (степень в знаменателе)	1.207***	1.318***	.78***	1.186***	1.211***	1.12***	1.186***	.869***	1.005***	1.257***	1.087***	1.196***	1.205***	1.171***
Сумма расстояний через другие п/п (степень в знаменателе)	-0.128***	-0.065***	-0.05***	-0.058***	-0.104***	-0.113***	-0.044***	-0.144***	-0.131***	-0.088***	-0.105***	-0.083***	-0.085***	-0.080
ВВП стран партнеров	0.225***	0.238***	0.129***	0.202***	0.2***	0.19***	0.191***	0.149***	0.165***	0.204***	0.205***	0.216***	0.205***	0.189***
ВРП регионов России	-0.029	-0.018	0.593***	0.614***	0.602***	0.609***	0.682***	0.614***	0.633***	0.628***	0.045	0.029	0.609***	0.515***
Пропускная способность пункта пропуска	0.728***	0.811***	0.781***	0.698***	0.674***	0.637***	0.882***	0.891***	0.643***	0.818***	0.820	0.808***	0.784***	0.778***
Неправомерные решения, пункт пропуска	1.011	1.9***	1.399**	0	2.218***	0	3.564***	0	2.632***	0	0	0	0	0
Трансисб в регионе назначения	7.769***	7.14***	8.3***	9.603***	6.418***	10.157***	6.387***	15.3***	4.438***	12.206***	12.229***	10.99***	10.792***	10.755***
Протяженность автодорог, регион назначения	2.281***	1.826***	1.823***	2.305***	1.5***	1.5***	1.5***	1.5***	1.5***	1.5***	1.5***	1.782***	1.802***	1.846***
Преступность, пункт пропуска	-1.124***	0	0	-1.168***	0	-0.527*	0	2.238***	0	1.949***	1.827***	0	0	0
Коррупция, пункт пропуска	0.2***	0.2***	0.2***	0.2***	0.2***	0.2***	0.2***	0.2***	-2.958***	-1.717***	-1.818***	0.2***	0	0.2***
Коррупция, регион назначения	1.243***	1.262***	1.116***	1.019***	1.072***	1.074***	0.834***	1.134***	1.08***	1.187***	1.411***	1.295***	1.106***	1.154***
Неформальный сектор, регион назначения	-1.494***	-1.461***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.8***	-1.393***	-1.357***	0	-1.8***
Стоимость морской перевозки	0	0	0	0	0	0	-5.993***	-4.271***	0	0	0	0	0	0
Стоимость автоперевозки	-2.326***	-2.325***	-2.437***	-2.431***	-2.418***	-2.423***	-2.328***	-2.415***	-2.327***	-2.398***	-2.309***	-2.343***	-2.448***	-2.458***
Количество исков против таможенных органов на 1 таможенный пост в данном РТУ	-1.960**	-2.884***	-3.048***	-2.586***	-1.747**	-3.311***	-3.575***	-	-	-	-	-	-	-
Доля фирм, несущих потери вследствие воровства и проявлений вандализма в регионе	0.545***	0.546***	0.313**	0.422***	0.415***	0.418***	0.727***	0.43***	0.636***	0.453***	0.598***	0.513***	0.38***	0
Протяженность железных дорог, регион назначения	0	0	0	0	3.267***	3.494***	0	0	0	0	0	0	2.5***	0
Трансисб в регионе пункта пропуска	-0.08***	-0.103	-0.280**	-0.312**	-0.342**	-0.314**	-0.247*	-0.276**	-0.285**	-0.278**	-0.048	-0.106	-0.307**	-0.238**
Количество наблюдений	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521	9521
R2	0.226	0.226	0.220	0.222	0.220	0.219	0.201	0.211	0.201	0.209	0.213	0.225	0.221	0.220
Adj. R2	0.225	0.224	0.219	0.221	0.219	0.218	0.200	0.210	0.200	0.208	0.211	0.224	0.220	0.219

Источник: расчеты авторов, * p<0.10; ** p<0.05; *** p<0.01

3.3 РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОВЕДЕНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ

Прогнозирование распределения грузопотоков и их перераспределения в результате проведения институциональных и инфраструктурных реформ через пункты пропусков проводится в несколько этапов:

- 1 Прогнозирование распределения грузопотоков с учетом прогнозных показателей торговли Минэкономразвития России с учетом динамики экспорта/импорта по различным странам, подготовленной РАНХиГС;
- 2 Результаты прогноза, полученные на первом этапе, корректируются с учетом коэффициентов перераспределения грузов, полученных при анализе влияния институциональных и инфраструктурных преобразований на загрузку пунктов пропуска;

3.3.1 Методология прогнозирования распределения грузопотоков через пункты пропуска

Для построения прогноза грузопотоков через пункты пропуска Российской Федерации используются несколько источников прогнозирования: официальный, публикуемый Минэкономразвития России, и прогноз соотношения динамики экспорта и импорта по различным странам, разработанный РАНХиГС.

Пример прогноза, предоставляемого Министерством экономического развития Российской Федерации, представлен в таблице 11. В данной таблице представлены индексы изменения экспорта грузов из Российской Федерации до 2020 года в целевом сценарии в разрезе товарных групп согласно товарной классификации ТН-ВЭД. Аналогичные прогнозные индексы предоставляются для импорта грузов в Российскую Федерацию и для различных сценариев прогноза.

Таблица 11 – Пример таблицы прогноза экспорта грузов в целевом сценарии до 2020 года по видам товарных групп

Код ТН ВЭД	Наименование товарной группы	2016	2017	2018	2019	2020
	ЭКСПОРТ (по методологии платежного баланса)	281682.0	309100.1	302217.6	317653.5	338478.7
	уд.вес в %	100	100	100	100	100
	темп роста	82.5	109.7	97.8	105.1	106.6
	индекс цен	79.9	107.2	95.0	101.4	102.9
	индекс физ. объема	103.2	102.3	102.9	103.7	103.6
	Досчет к данным ГТК	-3809.1	-4179.8	-4086.7	-4295.5	-4577.1
	уд.вес в %	-1.4	-1.4	-1.4	-1.4	-1.4
	в % к соотв. пер. пр. года	183.5	109.7	97.8	105.1	104.2
	индекс цен	50.8	109.7	97.8	105.1	100.0
	индекс физ. объема	361.2	100.0	100.0	100.0	104.2
	ЭКСПОРТ (по таможенной статистике)	285491.1	313280.0	306304.3	321949.0	343055.8
	уд.вес в %	101.4	101.4	101.4	101.4	101.4
	уд.вес в %	100	100	100	100	100
	темп роста	83.1	109.7	97.8	105.1	106.6
	индекс цен	79.3	107.3	95.0	101.4	102.8
	индекс физ. объема	104.8	102.3	102.9	103.6	103.6
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	17044.5	18507.8	20315.3	21690.7	23964.0
	уд.вес в %	6.0	5.9	6.6	6.7	7.0
	темп роста	105.2	108.6	109.8	106.8	110.5
	индекс цен	91.6	101.5	104.1	101.1	103.8
	индекс физ. объема	114.8	106.9	105.4	105.6	106.4
25-27	Минеральные продукты	168947.2	187096.1	169381.9	175706.9	180930.2
	уд.вес в %	59.2	59.7	55.3	54.6	52.7
	темп роста	77.1	110.7	90.5	103.7	103.0
	индекс цен	75.5	110.7	89.0	101.3	101.5
	индекс физ. объема	102.1	100.1	101.7	102.4	101.5
27	в т.ч.топливно-энергетические товары (3 гр)	153808.2	171103.4	153429.8	159124.5	163510.8
	уд.вес в %	53.9	54.6	50.1	49.4	47.7
	темп роста	75.8	111.2	89.7	103.7	102.8
	индекс цен	75.3	111.4	88.2	101.3	101.5
	индекс физ. объема	100.6	99.9	101.6	102.3	101.2
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	20778.7	22873.7	24944.3	26937.3	30210.8
	уд.вес в %	7.3	7.3	8.1	8.4	8.8
	темп роста	81.9	110.1	109.1	108.0	112.2
	индекс цен	76.9	103.3	103.7	102.2	105.1
	индекс физ. объема	106.5	106.6	105.1	105.6	106.7
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	261.6	279.4	297.3	312.8	340.8
	уд.вес в %	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
	темп роста	84.1	106.8	106.4	105.2	109.0
	индекс цен	96.6	104.6	103.2	101.7	104.5
	индекс физ. объема	87.0	102.1	103.1	103.4	104.3
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	9792.3	10673.1	11495.8	12184.7	13420.2
	уд.вес в %	3.4	3.4	3.8	3.8	3.9
	темп роста	99.5	109.0	107.7	106.0	110.1
	индекс цен	91.5	103.3	104.7	102.4	105.3
	индекс физ. объема	108.8	105.5	102.9	103.5	104.6

Продолжение таблицы 11

50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	899.3	960.2	1021.8	1074.9	1171.4
	<i>уд.вес в %</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>	<i>0.3</i>
	темп роста	103.6	106.8	106.4	105.2	109.0
	индекс цен	96.0	104.6	103.2	101.7	104.5
	индекс физ. объема	107.9	102.1	103.1	103.4	104.3
71	Драгоценные камни, металлы и изделия из них	8905.7	9509.3	10118.9	10645.3	11601.2
	<i>уд.вес в %</i>	<i>3.1</i>	<i>3.0</i>	<i>3.3</i>	<i>3.3</i>	<i>3.4</i>
	темп роста	112.8	106.8	106.4	105.2	109.0
	индекс цен	89.7	104.6	103.2	101.7	104.5
	индекс физ. объема	125.8	102.1	103.1	103.4	104.3
72-83	Металлы и изделия из них	29076.2	31633.0	34090.1	36380.7	40323.3
	<i>уд.вес в %</i>	<i>10.2</i>	<i>10.1</i>	<i>11.1</i>	<i>11.3</i>	<i>11.8</i>
	темп роста	88.4	108.8	107.8	106.7	110.8
	индекс цен	85.4	102.7	103.2	101.7	104.6
	индекс физ. объема	103.5	105.9	104.4	104.9	106.0
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	24293.4	25882.9	28398.5	30450.7	33939.1
	<i>уд.вес в %</i>	<i>8.5</i>	<i>8.3</i>	<i>9.3</i>	<i>9.5</i>	<i>9.9</i>
	темп роста	95.5	106.5	109.7	107.2	111.5
	индекс цен	85.5	101.1	103.9	100.9	103.7
	индекс физ. объема	111.7	105.4	105.6	106.2	107.4
68-70, 91-97	Другие товары	5492.2	5864.4	6240.4	6565.0	7154.6
	<i>уд.вес в %</i>	<i>1.9</i>	<i>1.9</i>	<i>2.0</i>	<i>2.0</i>	<i>2.1</i>
	темп роста	99.9	106.8	106.4	105.2	109.0
	индекс цен	91.1	104.6	103.2	101.7	104.5
	индекс физ. объема	109.8	102.1	103.1	103.4	104.3

Источник: Министерство экономического развития Российской Федерации

[36]

Рост грузопотока «корректируется» по странам, согласно их весам в сценарии гравитационной модели внешней торговли. Для такой корректировки строится матрица соответствия товаров и стран, представленная на рисунке 7, где «i» является номером строки, а «j» номером столбца. В столбце “rost_tov” представлены данные по динамике экспорта/импорта товаров по номенклатуре ТН-ВЭД, а в столбцах с названиями стран данные по динамике экспорта/импорта товаров по странам согласно гравитационной модели. Происходит расчет того, какая доля прироста из столбца rost_tov пойдет на конкретную страну по следующей формуле:

$$x_{ij}^{new} = rost_tov_i \frac{x_{ij}}{\sum_j x_{ij}} - \text{коэффициент изменения грузопотока.}$$

	rost_tov	ТН-ВЭД	Бразилия	Украина	...
8	0101	5	7		
12	0102	5	7		
...					

Рисунок 6 - Корректировка динамики прогноза

- $$\sum_j x_{ij}^{new} = rost_tov_i \times \frac{\sum_{j=1} x_{ij}}{\sum_{j=1} x_{ij}} = rost_tov_i$$
 — означает, что после

преобразования суммарный рост по товарным группам соответствует официальным данным Минэкономразвития России.

В результате проведения данной процедуры, на выходе получается прогноз грузопотоков через пункты пропуска на границе Российской Федерации. Прирост экспорта и импорта по видам грузов соответствует официальному прогнозу Министерства экономического развития Российской Федерации, а страновая структура данного прогноза соответствует прогнозу перераспределения торговли по странам отправления/назначения, разработанному РАНХиГС.

3.3.2 Методология корректировки прогноза распределения грузопотоков через пункты пропуска с учетом институциональных и инфраструктурных преобразований

На втором этапе полученный прогноз грузопотоков через пункты пропуска на границе Российской Федерации подвергается корректировке с учетом влияния институциональных и инфраструктурных преобразований на грузопотоки. Коэффициенты при регрессорах, полученные в результате калибровки модели гравитационной торговли показывают степень влияния тех или иных характеристик на загрузку пунктов пропуска в процентном отношении. После калибровки модели

в качестве регрессоров временных и стоимостных затрат используются сценарные значения, а не фактические, что приводит к изменению общего грузопотока через пункты пропуска на границе Российской Федерации. Ранжирование грузопотоков по степени влияния на них институциональных преобразований, позволит определить наиболее чувствительные к реформам маршруты поставок грузов. Кроме того, будут получены результаты влияния проведенных реформ на общую величину грузопотока в экспортном и импортном направлениях.

4. Проведение количественной оценки последствий от реализации институциональных и инфраструктурных реформ на загрузку пунктов пропуска

4.1 Прогноз внешнеэкономической деятельности до 2020 года

Согласно сценариям развития внешнеэкономической деятельности, составленным Министерством экономического развития Российской Федерации, к 2020 году экспорт товаров из Российской Федерации в стоимостном выражении составит 338.5 млрд долларов, что на 20% больше экспорта в 2016 году. Данный прирост будет обеспечен как за счет роста экспорта в физическом выражении на 13%, так и за счет увеличения стоимости продукции на 6.2%.

В таблице 12 приведена динамика экспорта и прогнозные значения экспорта по товарным группам до 2020 года.

Как видно из таблицы, на первом месте по темпам роста экспорта (по стоимости) к 2020 году по сравнению с 2016 годом находятся товарные группы 28-40 (продукция химической промышленности, каучук). На втором месте по темпам роста экспорта (по стоимости) в 2020 году по сравнению с 2016 годом, находятся товарные группы 01-24 (продовольственные товары и с/х сырье, кроме текстильного). Прирост экспорта в 2020 году по сравнению с 2016 годом составляет порядка 40.6% (с 16.7 млрд долларов в 2016 году до 24.0 млрд долларов к 2020 году).

В текущих экономических условиях наблюдается рост внутреннего производства агропродукции, а также существует тенденция на рост доли отечественной с/х продукции и продовольствия в общем объеме внутреннего рынка. Рост внутреннего производства достигается за счет введения санкций и запрета на импортные поставки ряда продовольственных товаров [37]. Падение национальной валюты дает возможность повышения конкурентоспособности отечественных товаров на зарубежных рынках. Рост внутреннего производства и повышение конкурентоспособности, дают возможность для увеличения экспорта продукции товарных групп 01-24 [38].

Таблица 12 – Товарная структура экспорта России, включая прогнозные значения до 2020 года, млрд долл.

Код ТН ВЭД	Наименование товарной группы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Отношение экспорта в 2020 г. к 2019 г., %	Отношение экспорта в 2020 г. к 2016 г., %
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	16.7	16.2	18.9	16.2	17	18.5	20.3	21.7	24	110.5	140.6
25-27	Минеральные продукты	374	377.1	350.1	219.2	168.9	187.1	169.4	175.7	180.9	103	107.1
27	в т.ч. топливно-энергетические товары (3 гр)	351	355.8	330.2	203.4	153.8	171.1	153.4	159.1	163.5	102.8	106.3
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	32.1	30.8	29.1	25.3	20.8	22.9	24.9	26.9	30.2	112.2	145.4
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	0.5	0.6	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	109	130.3
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	10.2	11	11.6	9.8	9.8	10.7	11.5	12.2	13.4	110.1	137
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	0.8	0.9	1.1	0.8	0.9	1	1	1.1	1.2	109	130.3
71	Драгоценные камни, металлы и изделия из них	13.8	14.3	11.8	7.9	8.9	9.5	10.1	10.6	11.6	109	130.3
72-83	Металлы и изделия из них	44.3	40.8	40.6	33	29.1	31.6	34.1	36.4	40.3	110.8	138.7
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	26.3	28.9	26.3	25.4	24.3	25.9	28.4	30.5	33.9	111.5	139.7
68-70, 91-97	Другие товары	6.1	6.6	7.9	5.7	5.5	5.9	6.2	6.6	7.2	109.1	130.9
Всего	ЭКСПОРТ (по методологии платежного баланса)	527.4	523.3	497.8	341.5	281.7	309.1	302.2	317.7	338.5	106.6	120.2

Источник: составлено автором на основании прогноза Министерства экономического развития.

Большая доля экспорта приходится на зерновые товары, и прогнозируется, что в будущем эта тенденция сохранится. Также значительную долю экспорта обеспечивает мясная продукция. Наиболее перспективным рынком сбыта для мяса считается азиатский регион. Важно отметить, что высокая активность среди производителей наблюдается в сегменте халяльной продукции [39].

Прирост экспорта товарных групп 25-27 (минеральные продукты) в 2020 году по сравнению с 2016 годом по стоимости составит порядка 7.1%. В период с 2012 по 2016 год наблюдалось достаточно резкое падение объемов экспорта по данным товарным группам (с 374 млрд долларов в 2012 году до 169 млрд долларов в 2016 году), а в период с 2016 по 2020 год прогнозируется рост объемов экспорта товарных групп 25-27 до 180.9 млрд долларов в 2020 году.

Низкий прирост экспорта данных товарных групп связан с сокращением спроса на строительные материалы. При этом загрузка отечественных производственных мощностей в сфере строительных материалов составляет около 70-80%. Таким образом, на текущий момент имеется потенциал для развития отрасли и повышения объема производства, а значит и потенциал для увеличения экспортных поставок.

Согласно прогнозу, прирост экспорта товарной группы 27 (топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки; битуминозные вещества; воски минеральные) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составит порядка 6.3% по стоимости. Это объясняется, прежде всего, ростом поставок энергоносителей в страны дальнего зарубежья. За счет роста инвестиций, начиная с 2018 года, планируется ввод в эксплуатацию новых месторождений, расположенных, в том числе, в труднодоступных регионах со сложными условиями разработки.

Большой прирост экспорта прогнозируется в товарных группах 28-40 (продукция химической промышленности, каучук) – на 45.4% больше (по стоимости) в 2020 году по сравнению с 2016 годом. Рост в отрасли обеспечивается благодаря освоению производственных мощностей, которые были введены в эксплуатацию в период 2013-2015 годов.

В товарных группах 41-43 (кожевенное сырье, пушнина и изделия из них) прогнозируется прирост экспорта по стоимости на 30.3% в 2020 году по сравнению с 2016 годом. К факторам, которые обеспечивают рост экспорта в сфере легкой промышленности, относят выстраивание технологической цепочки отечественного производства кожевенных материалов. Это позволит не только обеспечивать внутренний спрос на продукцию, но и осуществлять экспортные поставки.

Экспорт древесины и целлюлозно-бумажных изделий (товарные группы 44-49) в 2020 году превысит экспорт 2016 года на 37.0% (по стоимости). Объемы экспортных поставок зависят от объема спроса на лесопромышленный комплекс, и от изменения курса рубля. Прогнозируется, что объем инвестиций в производство к 2020 году возрастет от 135 до 140% по сравнению с 2016 годом [38]. Что позволит нарастить объемы производства и экспортировать продукцию за рубеж.

Прирост экспорта товарных групп 72-83 (металлы и изделия из них) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составит порядка 38.7% (по стоимости). Экспорт металлургического комплекса зависит от биржевых цен на металлургическую продукцию в мире. МВФ и Всемирный Банк предполагают следующую динамику цен по цветным металлам в 2020 году по сравнению с 2016 годом: рост от 117 до 121% на медь; рост на 112-124% на алюминий; рост на 121-132% на никель.

Прогнозируется значительный рост объемов экспорта товарных групп 84-90 (машины, оборудование и транспортные средства): на 39.7% в 2020 году по сравнению с 2016 годом (по стоимости). Одним из влияющих факторов является прогнозируемый рост инвестиций в основной капитал, в том числе, в сфере машиностроения и производства транспортных средств. По оценкам, рост экспорта легковых автомобилей может составить до 82%, а грузовых автомобилей – до 37% [38].

Таблица 13 - Товарная структура импорта России, включая прогнозные значения до 2020 года, млрд долл.

Код ТН ВЭД	Наименование товарной группы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Отношение экспорта в 2020 г. к 2019 г., %	Отношение экспорта в 2020 г. к 2016 г., %
01-24	Продовольственные товары и с/х сырье (кроме текстильного)	40.6	43.2	39.7	26.5	24.9	26.0	26.6	27.8	29.5	106.0	118.56
25-27	Минеральные продукты	7.4	6.9	7.2	5.0	3.2	3.3	3.3	3.5	3.6	104.8	112.15
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	48.5	50.0	46.4	33.9	33.8	36.6	38.1	41.5	46.1	111.1	136.49
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	1.7	1.5	1.3	0.8	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	107.6	126.25
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	6.2	6.6	5.9	3.6	3.4	3.5	3.6	3.9	4.2	108.3	123.81
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	18.0	18.0	16.3	10.8	11.0	11.8	12.2	13.2	14.6	110.5	133.61
71-83	Металлы, драгоценные камни и изделия из них	23.0	22.6	20.3	12.3	11.8	12.6	12.8	13.6	14.9	109.2	125.60
71	Драгоценные камни, металлы и изделия из них	0.8	0.9	1.1	0.6	0.4	0.5	0.5	0.5	0.6	107.6	126.25
72-83	Металлы и изделия из них	22.3	21.7	19.2	11.7	11.4	12.1	12.3	13.1	14.3	109.3	125.57
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	158.2	152.6	136.2	81.8	86.3	90.8	96.5	104.5	116.3	111.2	134.73
68-70, 91-97	Другие товары	13.6	13.5	13.3	7.9	7.1	7.6	7.8	8.3	8.9	107.6	126.25
Всего	Импорт (по методологии платежного баланса)	335.8	341.3	308.0	193.0	191.7	203.0	212.3	228.5	251.5	110.1	131.22

Источник: составлено автором на основании прогноза Министерства экономического развития.

Товарная структура импорта и прогнозные значения до 2020 года включительно, представлены в таблице 13.

Как видно из таблицы, прирост импорта (по стоимости) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составляет 31.2%. Наблюдается замедление темпов роста импорта (по стоимости) по товарным группам 01-24 (продовольственные товары и с/х сырье). Рост объемов импорта 01-24 товарной группы в 2020 году по сравнению с 2016 годом прогнозируется на уровне 18.56%. Основная причина замедления прироста импорта по стоимости по товарным группам 01-24 – введенные санкции и ограничения на поставки продукции. Такая ситуация вызвана ростом отечественного производства, в том числе, за счет введенных российских контрсанкций и ограничений на поставки зарубежных продуктов. Происходит замещение импортной продукции отечественными производителями и снижается зависимость от импортных поставок, большую роль здесь играет государственная поддержка. Прогнозируется дальнейшее снижение доли импортных товаров на отечественном рынке. Основным направлением для импортозамещения и наращивания собственного производства является мясной комплекс, в частности свиноводство и [38].

Прирост импорта по стоимости в 2020 году по сравнению с 2016 годом в товарных группах 28-40 (продукция химической промышленности, каучук) составит 36.49%. Однако показатель объема импорта в 2020 году будет ниже показателя импорта в 2012 году (46.1 млрд долларов в 2020 году по сравнению с 48.5 млрд долларов). Снижение импорта продукции связано с ростом цен на продукцию. Однако ассортимент и потребность в импортной продукции со стороны отечественных потребителей гораздо шире отечественного ассортимента, поэтому существует потребность в иностранной продукции, и на нее есть спрос. Россия пока не может покрыть спрос на продукцию (в особенности фармацевтическую) за счет собственного производства [38]. Кроме того, импортная продукция закрывает потребность в сегменте пластмасс, но в последнее время наблюдается тенденция на ввод отечественных производственных мощностей, которые могли бы хотя бы частично заместить импортную продукцию [40]. Другой важный фактор, который

оказывает влияние на объемы импорта в Россию, - это девальвация рубля, которая изначально повысила конкурентоспособность российских товаров. Однако через какое-то время рынок адаптировался к новым условиям, и импорт продукции химической промышленности снова стал расти (хотя и сейчас не достиг уровня 2012 года).

Прирост импорта (по стоимости) товарных групп 41-43 (кожевенное сырье, пушнина и изделия из них) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составляет 26.25%. Однако прогнозное значение импорта в 2020 году данных товарных групп не достигнет уровня 2012 года (1.0 млрд долл. в 2020 году по сравнению с 1.7 млрд долл. в 2012 году). Сокращение объемов импорта является следствием введенных санкций и девальвации [41].

Объемы импортных поставок товарных групп 44-49 (древесина и целлюлозно-бумажные изделия) продолжают снижаться, прогнозные значения импорта данных товарных групп в 2020 году составляют порядка 4.2 млрд долл., а в 2012 были на уровне 6.2 млрд долл. Прирост импорта в 2020 году по сравнению с 2016 годом составляет 23.81%. Сокращение объемов импорта может быть достигнуто благодаря импортозамещению и развитию отечественного производства, которое сможет покрыть отечественный спрос. Большое значение отдается сокращению импортных поставок бумаги и картона, упаковке пищевой продукции и изделиям санитарно-гигиенического назначения. Однако на текущий момент отечественное производство не может обеспечить потребность в высококачественных материалах, производство которых является высокотехнологичным. Поэтому потребности внутреннего рынка частично должны обеспечиваться за счет импортных товаров.

Прирост импорта (по стоимости) товарных групп 50-67 (текстиль, текстильные изделия и обувь) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составит 33.61%. Снижение зависимости от импорта обеспечивается благодаря росту отечественного производства. Прогнозируется рост текстильных изделий в 2020 году на 114% к 2016 году, производства одежды – на 114%, производства кожи и изделий из кожи – на 112% [38].

Прирост импорта (по стоимости) товарных групп 71-83 (металлы, драгоценные камни и изделия из них) в 2020 году по сравнению с 2016 годом составит 25.6%. Рост импорта товаров прогнозируется на основе ожиданий роста внутреннего спроса на изделия из металла (автомобили, бытовая техника и аналогичные) за счет выхода из кризисного состояния и улучшения потребительских возможностей в стране [37]. Недостаточный уровень технического оснащения отечественного производства говорит о необходимости в импорте зарубежных товаров. Однако принятая Стратегия развития черной и цветной металлургии на 2014-2020 года [42] и на перспективу до 2030 года акцентирует внимание на разработку и внедрение высокотехнологичного производства в данной сфере, поддержку и развитие отечественного производства, которое позволит снизить зависимость от импортных поставок. Планируются крупные инвестиции в производственный сектор на перспективе до 2030 года [43].

Прирост импорта (по стоимости) товарных групп 84-90 (машины, оборудование и транспортные средства) в 2020 году к 2016 году составит 34.73%. На период до 2020 года прогнозируется укрепление рубля, что приведет к опережающему росту импорта. Несмотря на то, что темпы роста импорта к 2020 году будут значительными, объем физических поставок не достигнет уровня 2012 года.

4.2 Прогноз внешнеэкономической деятельности в разрезе пунктов пропуска, товарных групп и видов транспорта

4.2.1 Экспорт

В таблице 14 приведены основные страны назначения экспортных грузов из России по показателю суммарного веса брутто: фактические значения на 2016 год и прогнозные на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Таблица 14 – Вес брутто в тысячах тонн по странам назначения в экспортном направлении из России

Страна назначения / Год	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. к 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	781463.9	839269.8	57805.8	107.40%	100.00%	100.00%
Китай	105592.1	117964.1	12372	111.70%	13.50%	14.10%
Нидерланды	98611.3	101929.9	3318.6	103.40%	12.60%	12.10%
Корея, Республика	48303.2	52695	4391.8	109.10%	6.20%	6.30%
Турция	41067.7	46143.9	5076.2	112.40%	5.30%	5.50%
Германия	40638.3	41945.5	1307.2	103.20%	5.20%	5.00%
Япония	39496.5	39755.8	259.3	100.70%	5.10%	4.70%
Польша	30812.4	32103.8	1291.5	104.20%	3.90%	3.80%
Италия	29317.7	29964.9	647.1	102.20%	3.80%	3.60%
Финляндия	25258.1	26645.1	1387	105.50%	3.20%	3.20%
Украина	23754.8	24159.5	404.7	101.70%	3.00%	2.90%

Источник: составлено автором

Согласно прогнозным значениям, общий объем экспорта по суммарному весу брутто из России в 2020 году по сравнению с 2016 годом возрастет на 7.4%. Наибольший объем экспорта по весу брутто из России ожидается в Китай, доля которого от суммарного объема экспорта в 2020 году составит 14.1%. Это на 11.7% больше объема экспорта в Китай в 2016 году (по суммарному весу брутто). Рост товарооборота между Россией и Китаем обусловлен текущей внешнеэкономической политикой, проводимой Российской Федерацией, которая направлена в сторону развития отношений со странами Азиатского региона, а не Евросоюза, и которая, как ожидается, будет только укрепляться в будущем, обеспечивая рост и лидирующую долю Китая в структуре экспорта из России (по суммарному весу брутто) [44].

Значительный рост экспорта по суммарному весу брутто ожидается в следующие страны: Турцию и Республику Корея (12.4% и 9.1% соответственно). На втором месте по доле от общего объема экспорта находятся Нидерланды – 12.1%.

В таблице 15 представлены основные пункты пропуска (по суммарному весу брутто), через которые осуществляется экспорт товаров из России: фактические

значения на 2016 год и прогнозные на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации

Таблица 15 – Структура экспорта грузов из Российской Федерации в разрезе пунктов пропуска (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование пункта пропуска	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	781463.9	839269.8	57805.8	107.40%	100.00%	100.00%
Новороссийск	87835.1	94159.4	6324.2	107.20%	11.20%	11.20%
Усть-Луга	81635.2	84788.5	3153.3	103.90%	10.40%	10.10%
Восточный (Приморский край)	65637.3	70545.5	4908.2	107.50%	8.40%	8.40%
Приморск	62162	64247.6	2085.6	103.40%	8.00%	7.70%
Большой порт Санкт-Петербург	32335.7	36555.7	4220	113.10%	4.10%	4.40%
Мурманск (морской)	31740.1	33239.2	1499	104.70%	4.10%	4.00%
Ванино	26436.2	28494.6	2058.4	107.80%	3.40%	3.40%
Валуйки (ж/д)	22773.1	22891.7	118.6	100.50%	2.90%	2.70%
Находка	22682.6	24715.1	2032.5	109.00%	2.90%	2.90%
Туапсе	18270.2	21141.5	2871.3	115.70%	2.30%	2.50%

Источник: составлено автором.

Наибольший объем экспорта грузов по суммарному весу брутто осуществляется через следующие пункты пропуска: Новороссийск, Усть-Луга, Восточный (Приморский край), Приморск, которые суммарно обеспечивают экспорт около 38% от всех грузов, отправляющихся из России (на 2016 год). Значительное увеличение объемов экспорта в 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается через пункты пропуска Туапсе (+15.7%), Большой порт Санкт-Петербург (13.1%), Находка (9.0%).

В таблице 16 представлена информация по основным участкам границы, через которые осуществляется экспорт грузов из России и прогнозные значения на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Таблица 16 – Структура экспорта грузов из Российской Федерации в разрезе участков границы (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование границы	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменени е, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отноше ние веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	781463.9	839269.8	57805.8	107.40%	100.00%	100.00%
Балтийский бассейн	197782.9	208456.7	10673.8	105.40%	25.30%	24.80%
Тихоокеанский бассейн	159513.1	171694.2	12181.1	107.60%	20.40%	20.50%
Черноморско-Азовский бассейн	143914.8	158504.1	14589.3	110.10%	18.40%	18.90%
Северный бассейн	36667.8	38371	1703.2	104.60%	4.70%	4.60%
Российско - Украинская граница	33764.2	34722.3	958.1	102.80%	4.30%	4.10%
Российско - Китайская граница	23878.1	27032.7	3154.6	113.20%	3.10%	3.20%
Внешняя граница Республики Беларусь	21322.2	22452.5	1130.3	105.30%	2.70%	2.70%
Российско - Латвийская граница	17979	19628.2	1649.2	109.20%	2.30%	2.30%
Российско - Финляндская граница	15117.8	16246.8	1129	107.50%	1.90%	1.90%
Российско - Эстонская граница	9347.9	10514.5	1166.5	112.50%	1.20%	1.30%
Внешняя граница Казахстана	5772.8	6808.8	1036	117.90%	0.70%	0.80%
Российско - Монгольская граница	3668.1	4088.7	420.6	111.50%	0.50%	0.50%
Российско - Азербайджанская граница	3192.4	3906.5	714.1	122.40%	0.40%	0.50%
Каспийский бассейн	3124.5	3722.7	598.2	119.10%	0.40%	0.40%
Российско - Польская граница	2053.4	2134.6	81.2	104.00%	0.30%	0.30%
Российско - Корейская граница	808.4	870.4	62	107.70%	0.10%	0.10%
Российско - Абхазская граница	685.7	743.7	58	108.50%	0.10%	0.10%
Российско - Грузинская граница	390.4	447.9	57.5	114.70%	0.00%	0.10%
Российско - Литовская граница	123.1	136.5	13.5	110.90%	0.00%	0.00%
Российско - Южно-Осетинская граница	53	59.9	6.9	113.00%	0.00%	0.00%
Воздушные пункты пропуска	21.8	26.1	4.3	119.60%	0.00%	0.00%
Российско - Норвежская граница	2.1	2.2	0.1	106.90%	0.00%	0.00%

Источник: составлено автором.

Доля в 64.2% объема грузов по суммарному весу брутто идет на экспорт через следующие участки границы: Балтийский бассейн, Тихоокеанский Бассейн, Черноморско-Азовский бассейн. Наибольший темп роста объемов экспорта в 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается на Российско-Азербайджанской границе

(+22.4%), Каспийском бассейне (+19.1%), Воздушных пунктах пропуска (+19.6%), Внешней границе Казахстана (+17.9%).

В таблице 17 приведена информация по основным товарным группам, экспортируемым из Российской Федерации по показателю суммарного веса брутто и прогнозные значения на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Около 70% объема экспорта грузов по суммарному весу брутто составляют три основные товарные группы: 2709 (нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных пород), 2701 (уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля) и 2710 (нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых). Ожидается высокий рост объемов экспорта по показателю суммарного веса брутто в 2020 году по сравнению с 2016 годом в следующих товарных группах: 1001 (пшеница и меслин) – рост около 21.3%; в группе 3102 (удобрения минеральные или химические, азотные) – рост около 18%; 7207 (полуфабрикаты из железа или нелегированной стали) – рост на 16.2%.

Прогнозируется рост объемов экспорта зерна к 2020 году, который становится возможен за счет увеличения площади сельскохозяйственных земель и повышения урожайности. Предполагается, что Россия будет занимать около 11% от мирового рынка зерна. Увеличение спроса на отечественное зерно обусловлено стремительным ростом населения в странах – ключевых потребителях российского зерна. [45]. Удобрения – важная статья в структуре российского экспорта. Рост экспорта в этой сфере обеспечивается благодаря росту спроса и росту производства сельского хозяйства в развивающихся странах. Российская продукция является конкурентоспособной и может удовлетворить потребности мирового рынка. Ожидается, что большая часть поставок будет направлена в страны Латинской Америки и в страны Юго-Восточной Азии [46].

Таблица 17 – Структура экспорта грузов из Российской Федерации в разрезе товарных групп (по показателю суммарного веса брутто)

Расшифровка кода ТН ВЭД	Код ТН ВЭД	Вес брутто, тыс. тонн					
		2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. к 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего		781463.9	839269.8	57805.8	107.40%	100.00%	100.00%
Нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных пород	2709	236298	247064	10766	104.60%	30.20%	29.40%
Уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля	2701	165477	173453	7976	104.80%	21.20%	20.70%
Нефть и нефтепродукты, полученные из битуминозных пород, кроме сырых	2710	141092.4	146813.1	5720.7	104.10%	18.10%	17.50%
Пшеница и меслин	1001	25091.6	30436.7	5345	121.30%	3.20%	3.60%
Руды и концентраты железные, включая обожженный пирит	2601	18436.8	19290.9	854.1	104.60%	2.40%	2.30%
Лесоматериалы, полученные распиловкой или расщеплением вдоль, строганием или лущением, обработанные или не обработанные строганием, шлифованием, имеющие или не имеющие торцевые соединения, толщиной более 6 мм	4407	16106.7	18021.8	1915.1	111.90%	2.10%	2.10%
Лесоматериалы необработанные, с удаленной или не удаленной корой, или заболонью или грубо окантованные, или неокантованные	4403	15792.3	17446.1	1653.9	110.50%	2.00%	2.10%
Газы нефтяные и углеводороды газообразные прочие	2711	15438.1	15876.5	438.4	102.80%	2.00%	1.90%
Полуфабрикаты из железа или нелегированной стали	7207	14916	17332.1	2416.1	116.20%	1.90%	2.10%
Удобрения минеральные или химические, азотные	3102	12581.5	14852.4	2271	118.00%	1.60%	1.80%

Источник: составлено автором.

В таблице 18 приведена статистика транспортировки по видам транспорта .

Таблица 18 – Структура экспорта грузов из Российской Федерации в разрезе транспортных средства (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование видов транспорта	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	781463.9	839269.8	57805.8	107.40%	100.00%	100.00%
Морской транспорт	550789.6	591507.7	40718.1	107.40%	70.50%	70.50%
Железнодорожный транспорт	133290	144311.8	11021.8	108.30%	17.10%	17.20%
Прочие	82398	86741.6	4343.7	105.30%	10.50%	10.30%
Автотранспортное средство	13885.4	15432.4	1547	111.10%	1.80%	1.80%
Воздушный транспорт	22.9	27.3	4.5	119.50%	0.00%	0.00%

Источник: составлено автором.

Основной объем экспорта грузов приходится на морской вид транспорта, который обеспечивает около 70% транспортировки грузов. На втором месте находится железнодорожный транспорт – около 17.2% от общего объема. К 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается значительный прирост объемов транспортировки грузов на экспорт с помощью воздушного транспорта (+19.5%).

4.2.2 Импорт

В таблице 19 приведены основные страны отправления импортных грузов по суммарному весу брутто в Россию и прогноз на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

В 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается значительное падение импорта из Украины - на 20%. Лидерами по темпам роста объемов импорта по суммарному весу брутто в 2020 году по сравнению с 2016 годом являются следующие страны: Австралия (+35.7%), Турция (+28%), Китай (+25.8%). К 2020 году практически 40% импорта будет осуществляться за счет товаров из Китая, Украины и Германии.

Таблица 19 – Структура импорта в Российскую Федерацию в разрезе стран отправления (по показателю суммарного веса брутто)

Страна отправления / Год	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. к 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	58594.6	66070.6	7475.9	112.80%	100.00%	100.00%
Украина	11210.2	9006.4	-2203.8	80.30%	19.10%	13.60%
Китай	9680.9	12174	2493.1	125.80%	16.50%	18.40%
Германия	3377	3962.7	585.6	117.30%	5.80%	6.00%
Бразилия	2273.2	2646.1	373	116.40%	3.90%	4.00%
Турция	1626.5	2082.6	456.1	128.00%	2.80%	3.20%
Эквадор	1470.1	1622.7	152.6	110.40%	2.50%	2.50%
Польша	1400.7	1646.8	246.1	117.60%	2.40%	2.50%
Австралия	1315.2	1784.4	469.2	135.70%	2.20%	2.70%
Корея, Республика	1296.7	1661.8	365.1	128.20%	2.20%	2.50%
Финляндия	1289.7	1565.6	275.9	121.40%	2.20%	2.40%

Источник: составлено автором.

В таблице 20 представлены основные пункты пропуска (по суммарному весу брутто), через которые осуществляется импорт товаров в Россию и прогнозные значения на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Наибольший объем импорта грузов в Россию осуществляется через Большой порт Санкт-Петербурга – около 19.9%. Следом за ним идет железнодорожный пункт пропуска Валуйки, но с большим отрывом – данный пункт пропуска обеспечивает около 7.5% от общего объема импорта грузов в Россию. В 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается падение объемов грузов (по суммарному весу брутто), которые импортируются через пункты пропуска Валуйки (ж/д) и Суземка. Значительный прирост объемов импорта грузов в 2020 году прогнозируется в пункте пропуска Ванино (+37.6%).

Таблица 20 – Структура импорта грузов в Российскую Федерацию в разрезе пунктов пропуска (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование пункта пропуска	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	58594.6	66070.6	7475.9	112.80%	100.00%	100.00%
Большой порт Санкт-Петербург	11644.7	13894.5	2249.7	119.30%	19.90%	21.00%
Валуйки (ж/д)	4365.5	3559	-806.5	81.50%	7.50%	5.40%
Калининград (морской)	4049.8	4900.2	850.3	121.00%	6.90%	7.40%
Новороссийск	3354.2	3957.7	603.6	118.00%	5.70%	6.00%
Суземка	2611.9	2276.5	-335.3	87.20%	4.50%	3.40%
Владивосток	2422.8	2962.9	540.1	122.30%	4.10%	4.50%
Козловичи	2286.1	2634.8	348.7	115.30%	3.90%	4.00%
Ванино	1208.4	1662.8	454.4	137.60%	2.10%	2.50%
Брузги	1199.6	1394.2	194.7	116.20%	2.00%	2.10%
Берестовица	1159.2	1345.2	186	116.00%	2.00%	2.00%

Источник: составлено автором.

В таблице 21 представлена информация по основным участкам границы, через которые осуществляется импорт товаров в Россию и прогнозные значения на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Более половины импорта грузов по суммарному весу брутто (54.6%) осуществляется через Балтийский бассейн, Российско-Украинскую границу и Внешнюю границу Республики Беларусь. Наибольший прирост объемов импорта грузов в 2020 году по сравнению с 2016 годом прогнозируется на Российско-Монгольской границе (+37.8%). И значительное падение на Российско-Украинской границе (-15.3%).

В таблице 22 приведена информация по основным товарным группам, импортируемым в Российскую Федерацию и прогнозные значения на 2020 согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Таблица 21 – Структура импорта грузов в Российскую Федерацию в разрезе участков границы (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование границы	Вес брутто, тыс. тонн					
	2016	2020	Изменени е, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношени е веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего	58594.6	66070.6	7475.9	112.80%	100.00%	100.00%
Балтийский бассейн	16732.6	20075.4	3342.8	120.00%	28.60%	30.40%
Российско - Украинская граница	9763.8	8273.4	-1490.4	84.70%	16.70%	12.50%
Внешняя граница Республики Беларусь	6652.7	7697.2	1044.5	115.70%	11.40%	11.60%
Черноморско-Азовский бассейн	5248.5	6280.1	1031.7	119.70%	9.00%	9.50%
Тихоокеанский бассейн	5095.7	6502.6	1406.9	127.60%	8.70%	9.80%
Российско - Финляндская граница	2099.5	2552.2	452.7	121.60%	3.60%	3.90%
Российско - Китайская граница	2020.5	2514.5	494.1	124.50%	3.40%	3.80%
Российско - Латвийская граница	1957.3	2329.1	371.8	119.00%	3.30%	3.50%
Российско - Эстонская граница	1187.6	1439.7	252.2	121.20%	2.00%	2.20%
Российско - Азербайджанская граница	964.5	1086.8	122.3	112.70%	1.60%	1.60%
Внешняя граница Казахстана	740.6	866.1	125.5	116.90%	1.30%	1.30%
Российско - Монгольская граница	486.4	670.2	183.8	137.80%	0.80%	1.00%
Российско - Литовская граница	428	511.1	83.1	119.40%	0.70%	0.80%
Северный бассейн	407.6	487.3	79.7	119.50%	0.70%	0.70%
Российско - Польская граница	388.4	450.5	62	116.00%	0.70%	0.70%
Каспийский бассейн	158.5	195.7	37.3	123.50%	0.30%	0.30%
Воздушные пункты пропуска	133.6	158.3	24.7	118.50%	0.20%	0.20%
Российско - Грузинская граница	132.3	152.4	20.1	115.20%	0.20%	0.20%
Российско - Абхазская граница	47.4	53.2	5.8	112.20%	0.10%	0.10%
Российско - Южно-Осетинская граница	1.4	1.9	0.5	133.10%	0.00%	0.00%
Российско - Норвежская граница	0.5	0.6	0.1	114.50%	0.00%	0.00%

Источник: составлено автором.

Таблица 22 – Структура импорта грузов в Российскую Федерацию в разрезе товарных групп (по показателю суммарного веса брутто).

Расшифровка кода ТН ВЭД	Код ТН ВЭД	Вес брутто, тыс. тонн					
		2016	2020	Изменени е, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношен ие веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего		58594.6	66070.6	7475.9	112.80%	100.00%	100.00%
Искусственный корунд определенного или неопределенного химического состава; оксид алюминия; гидроксид алюминия	2818	3824.5	4438.7	614.2	116.10%	6.50%	6.70%
Галька, гравий, щебень или дробленый камень, а также валуны и кремневый гравий, и другие	2517	3592.1	3595.4	3.3	100.10%	6.10%	5.40%
Соевые бобы, дробленые или недробленые	1201	2280	2543.9	263.9	111.60%	3.90%	3.90%
Цитрусовые плоды, свежие или сушеные	805	1590.9	1784.9	193.9	112.20%	2.70%	2.70%
Бананы, включая плантайны, свежие или сушеные	803	1444.1	1593.5	149.4	110.30%	2.50%	2.40%
Уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля	2701	1023.2	844.4	-178.8	82.50%	1.70%	1.30%
Части и принадлежности моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705	8708	983.7	1179.4	195.6	119.90%	1.70%	1.80%
Глины прочие (исключая вспученные глины товарной позиции 6806), андалузит, кианит и силлиманит, кальцинированные или некальцинированные; муллит; земли шамотные или диносовые	2508	970.4	873.8	-96.6	90.00%	1.70%	1.30%
Прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм или более, плакированный, с гальваническим или другим покрытием	7210	949.1	1266.2	317.2	133.40%	1.60%	1.90%
Масло пальмовое и его фракции, нерафинированные или рафинированные, но без изменения химического состава	1511	890.4	988.3	98	111.00%	1.50%	1.50%

Источник: составлено автором.

К 2020 году прогнозируется, что максимальный объем импорта грузов будет осуществляться по товарной группе 2818 (искусственный корунд определенного или неопределенного химического состава; оксид алюминия; гидроксид алюминия) – около 6.7% от общего объема импорта, товарная группа 2517 (галька, гравий, щебень или дробленый камень, а также валуны и кремневый гравий) – 5.4% и товарная группа 1201 (соевые бобы, дробленые или недробленые) – 3.9%. К 2020 году по сравнению с 2016 годов ожидается значительный прирост импорта товарной группы 7210 (прокат плоский из железа или нелегированной стали шириной 600 мм или более, плакированный, с гальваническим или другим покрытием) – на 33.4%. Меньше импортировать будут товарную группу 2701 (уголь каменный; брикеты, окатыши и аналогичные виды твердого топлива, полученные из каменного угля) и товарную группу 2508 (глины прочие, исключая вспученные глины товарной позиции 6806, андалузит, кианит и силлиманит, кальцинированные или некальцинированные; муллит; земли шамотные или динасовые).

В таблице 23 приведена статистика транспортировки по видам транспорта грузов на импорт в Российскую Федерацию, в том числе прогноз на 2020 год согласно оптимистичному сценарию развития, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации.

Таблица 23 – Структура импорта грузов в Российскую Федерацию в разрезе транспортных средств (по показателю суммарного веса брутто)

Наименование видов транспорта	Классификатор видов транспорта	Вес брутто, тыс. тонн					
		2016	2020	Изменение, абс., 2020 г. К 2016 г., тыс. тонн	Отношение веса 2020 г. к 2016 г., отн., %	Доля от общего объема в 2016 году, %	Доля от общего объема в 2020 году, %
Всего		58594.6	66070.6	7475.9	112.80%	100.00%	100.00%
Морской транспорт	10	28068.2	34056.8	5988.6	121.30%	47.90%	51.50%
Железнодорожный транспорт	20	15075.8	14538.5	-537.3	96.40%	25.70%	22.00%
Автотранспортное средство	30	14636.1	16511.7	1875.7	112.80%	25.00%	25.00%
Прочие	90	454.9	545.4	90.6	119.90%	0.80%	0.80%
Воздушный транспорт	40	133.8	158.5	24.8	118.50%	0.20%	0.20%

Источник: составлено автором.

Половина импорта в Россию осуществляется посредством морского вида транспорта, 25% обеспечивают автотранспортные средства и 22% - железнодорожный транспорт. По всем видам транспорта кроме железнодорожного

(снижение на 3.6%) в 2020 году по сравнению с 2016 годом ожидается рост объема грузов на импорт. Максимальный прирост – у морского вида транспорта (+21.3%).

4.3 прогноз влияния институциональных преобразований на загрузку пунктов пропуска на участках границы Российской Федерации

Как уже было сказано выше, прогноз влияния институциональных преобразований на загрузку пунктов пропуска основывается на эконометрических оценках влияния стоимости транспортировки различными видами транспорта на грузопотоки. Прогнозные грузопотоки в 2020 году корректируются в соответствии с чувствительностью грузопотоков к стоимости транспортировки различными видами транспорта и влиянием на них институциональных преобразований.

В таблице 24 представлены средние значения затрат по видам транспорта при транспортировке грузов из различных стран в различные регионы Российской Федерации. Средние значения затрат взвешены по стоимости транспортируемых грузов.

Таблица 24 – Средние затраты на транспортировку грузов в импортном направлении и ожидаемое сокращение затрат при проведении преобразований в сфере таможенного регулирования

Вид транспорта	Средние затраты на транспортировку, долл.	Сокращение затрат, связанных с транспортировкой при преобразованиях на первом этапе	Относительное изменение затрат на первом этапе	Сокращение затрат, связанных с транспортировкой при преобразованиях на втором этапе	Относительное изменение затрат на втором этапе
Морской, за тонну	1347	-38	-2.8%	-37	-2.7%
Железнодорожный за вагон	7282	-575	-7.9%	-550	-7.6%
Автомобильный, за 15 тонн	6239	-575	-9.2%	-550	-8.8%

Источник: составлено автором

Как видно из таблицы 24, в результате проведения институциональных преобразований на первом этапе затраты при импорте грузов сократятся для морского, железнодорожного и автомобильного транспорта на 2.8%, 7.9% и 9.2% соответственно. Проведение институциональных реформ на втором этапе позволит дополнительно сократить затраты на 2.7%, 7.6% и 8.8% для морского, железнодорожного и автомобильного транспорта соответственно.

Для анализа изменения грузопотока в импортном направлении были выбраны следующие спецификации эконометрических уравнений:

- спецификация (1) для импорта морским видом транспорта;
- спецификация (6) для импорта железнодорожным видом транспорта;
- спецификация (11) для импорта автомобильным видом транспорта;

В таблице 25 представлены результаты прогнозных значений импорта грузов, скорректированные на сокращение затрат на прохождение формальностей, связанных с прохождением границы.

Таблица 25 – Результаты моделирования изменения грузопотока в импортном направлении в результате проведения институциональных преобразований в сфере таможенного администрирования

Вид транспорта	Эластичность грузопотока в импортном направлении по стоимости затрат на транспортировку груза	Изменение грузопотока в импортном направлении на первом этапе, млн долларов США	Изменение грузопотока в импортном направлении на втором этапе, млн долларов США	Суммарное изменение грузопотока в импортном направлении, млн долларов США	Итоговый грузопоток в импортном направлении, млн долларов США	Итоговый грузопоток в импортном направлении, %
Морской	-0.479	953.218	919.174	1872.392	72944.392	2.6%
Железнодорожный	-2.041	1735.899	1669.979	3405.878	14171.878	31.6%
Автомобильный	-2.448	19627.800	18774.417	38402.217	125553.217	44.1%

Источник: Расчеты автора

Как видно из таблицы 25, в результате проведения реформирования процедур прохождения пунктов пропуска, ожидается прирост грузопотока в импортном направлении на 2.6% для грузов, транспортируемых морским видом транспорта, на 31.6% для грузов, транспортируемых железнодорожным транспортом и на 44.1% для грузов, транспортируемых автомобильным транспортом. Суммарный прирост импорта составит около 22.2% по стоимости. Безусловно, что упрощение формальностей по прохождению пунктов пропуска без нормализации отношений между Российской Федерацией и западными партнерами не приведет к такому приросту импорта, однако и при сохранении существующих напряженных отношений будет наблюдаться положительный эффект от сокращения существующих бюрократических процедур при осуществлении внешне-экономической деятельности.

5. Основные выводы, полученные в результате исследования

Исследование текущей ситуации в сфере внешнеэкономической деятельности, проведенной в данной работе, позволило сформулировать несколько основных рекомендаций. Как было показано в исследовании, агенты, осуществляющие внешнеэкономическую деятельность, сталкиваются с множеством бюрократических формальностей, что повышает затраты, связанные с транспортировкой грузов. В соответствии с рейтингом Doing Business, среднее

время, необходимое для прохождения таможенных формальностей составляет около 96 часов, что не отвечает передовым мировым стандартам. В развитых странах время, необходимое на прохождение таможенных формальностей, составляет не более часа. Кроме того, стоимостные затраты при прохождении таможенных формальностей на границе составляют 765 долларов США при экспорте грузов и 1125 долларов США при импорте грузов. В большей степени данные затраты ассоциированы с коррупционными платежами в пользу проверяющих органов. В развитых странах данные платежи так же отсутствуют, так как многие процессы происходят в автоматическом режиме без человеческого участия, сокращая тем самым коррупционную составляющую. Подготовка документации, необходимой для внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации является ресурсоемкой как в стоимостном, так и во временном выражении. Для подготовки документации при импорте грузов требуется в среднем 43 часа, а при экспорте 25 часов, что существенно выше передовой мировой практики, согласно которой, для подготовки документации требуется один час времени. Очевидно, что в результате таких высоких затрат, связанных с прохождением пунктов пропуска на границе, возрастают общие затраты по транспортировке грузов. Дополнительные затраты препятствуют увеличению внешнеэкономического грузопотока в экспортном и импортном направлениях. Кроме того, такие затраты являются сдерживающим фактором для потенциальных транзитных грузоперевозок, так как третьи страны стремятся проводить выгрузку и погрузку грузов вне территории Российской Федерации, где коррупционная составляющая значительно ниже. Как результат, экономика Российской Федерации недополучает существенные доходы, которые могли бы быть связаны с уплаченными пошлинами на импортируемую продукцию, а так же за счет услуг и товаров, которые могли бы быть предоставлены при международном транзите грузов.

Анализ ключевых особенностей процесса прохождения пунктов пропуска позволил разработать набор рекомендаций, направленных на сокращение временных и стоимостных затрат при осуществлении внешне-экономической деятельности. Рекомендации разделены на несколько этапов, на каждом из которых решается ряд проблем, и совершенствуются механизмы процессов при прохождении пунктов пропуска. На первом этапе рекомендуется следующий набор мер:

1. Разработка и тестирование системы генеральных финансовых гарантий в рамках пилотных проектов.
2. Разработка и внедрение информационных технологий, обеспечивающих:
 - а) исключение дублирования документов в электронном виде документами на бумажном носителе;
 - б) перевод обмена документами между декларантами, таможенными органами и другими заинтересованными лицами в электронную форму;
 - в) автоматическую регистрацию деклараций и иных сведений, представляемых таможенным органам при совершении таможенных операций;
 - г) автоматическое принятие решений о выпуске товаров, не идентифицируемых как товары, требующие проверки.
3. Разработка и внедрение методологии оценки эффективности деятельности таможенных органов по уровню достоверно декларируемых грузов и уровню собираемости таможенных платежей.
4. Разработка и внедрение интегрированной системы управления рисками ФТС, ФНС и других служб, осуществляющих контроль за внешнеэкономической деятельностью, в том числе:
 - а) Обеспечение постоянного информационного обмена между контролирующими органами для интеграции ведомственных систем анализа рисков и управления ими;
 - б) Систематизация и объединение данных, имеющихся в таможенных и налоговых органах, обеспечение возможности наличия единой электронной подписи для всех существующих государственных сервисов.
5. Разработка, тестирование и внедрение методики проведения совместных проверок таможенными и налоговыми органами с целью исключения дублирования функций. Внедрение механизмов взаимного признания результатов контроля.

6. Проведение проверки грузов в пунктах пропуска однократно и в едином месте всеми видами контролирующих органов.

В результате, после внедрения перечисленных мероприятий будет проведена разработка нормативной и технической базы для реализации единого механизма. Работа контролирующих органов будет продолжаться в рамках действующих в настоящее время процедур.

На втором этапе будут проведены мероприятия, включающие в себя:

1. Внедрение обязательного предварительного декларирования в электронной форме импортером, которое предполагает предоставление обязательного перечня сведений об импортируемой продукции в адрес конкретного импортера. Кроме того, в декларирование будет включена информация о перевозчике, условиях транспортировки и транспортном средстве.
2. Настройка профилей риска в рамках интегрированной системы управления рисками ФТС, ФНС и дальнейшее полноценное внедрение системы.
3. Внедрение пилотных проектов по организации постконтроля и уплаты таможенных платежей. Внедрение необходимо начинать с ограниченного перечня товаров и участников внешнеэкономической деятельности (имеющих «безупречную» историю ВЭД), ограниченного количества пунктов пропуска (имеющих необходимую инфраструктуру для разделения транспортных потоков и средства контроля для проведения проверок без необходимости вскрытия транспортных средств).
4. Проведение дальнейшей модернизации инфраструктуры пунктов пропуска и наращивания компетенции для проведения осмотра/досмотра грузов исключительно в пунктах пропуска.

Таким образом, после полноценного внедрения мероприятий на втором этапе произойдет разделение нефискальных и фискальных функций администрирования таможенных платежей с передачей последних от таможенных к налоговым органам.

Анализ результатов по влиянию реформирования процедур прохождения пунктов пропуска показал, что к 2020 году упрощение формальных процедур

позволит увеличить грузопоток в импортном направлении на 2.6% для морских грузоперевозок, на 31.6% для железнодорожных грузоперевозок и на 44.1% для автомобильных грузоперевозок. Суммарный объем импорта в 2020 году в результате проведения реформ возрастет на 22.2%. В таблице 26 представлена структура прогноза грузопотока в импортном направлении по участкам границ Российской Федерации в 2020 году.

Как видно из таблицы, наиболее существенный прирост импорта будет наблюдаться на внешней границе Республики Беларусь (+43.9%) и российско-финляндском участке границы (+43.7%). Следует, однако, отметить тот факт, что сокращение транспортных затрат, связанных с прохождением границы могут привести к перераспределению транспортных потоков, так как для компаний сложившиеся маршруты станут менее конкурентоспособными по сравнению с альтернативными маршрутами. Кроме того, совершенствование процедур прохождения пунктов пропуска позволит снизить коррупционную составляющую, что может повлиять и в сторону уменьшения транспортных потоков, так как позволяли завозить товары, которые находятся в санкционных списках. Однако несмотря на это, суммарный эффект для экономики государства будет положительным.

Таблица 26 – Структура грузопотока в импортном направлении в 2020 году по участкам границ

Участок границы	Вес брутто без упрощения формальных процедур при прохождении пунктов пропуска, тыс. тонн	Вес брутто с учетом упрощения формальных процедур при прохождении пунктов пропуска, тыс. тонн	Отношение веса брутто с учетом упрощения формальностей к весу брутто без упрощения формальностей, %	Стоимость без упрощения формальных процедур при прохождении пунктов пропуска, млн долларов	Стоимость с упрощением формальных процедур при прохождении пунктов пропуска, млн долларов	Отношение стоимости с учетом упрощения формальностей к стоимости без упрощения формальностей, %
Российско - Норвежская граница	0.601	0.866	144.1%	5.954	8.580	144.1%
Российско - Финляндская граница	2765.910	3930.345	142.1%	10568.960	15183.670	143.7%
Российско - Эстонская граница	1705.914	2356.770	138.2%	6156.476	8669.784	140.8%
Российско - Латвийская граница	2652.390	3665.368	138.2%	8833.058	12620.730	142.9%
Российско - Литовская граница	634.022	874.268	137.9%	1027.859	1475.781	143.6%
Российско - Польская граница	470.786	663.336	140.9%	1595.416	2225.267	139.5%
Внешняя граница Республики Беларусь	8141.284	11673.680	143.4%	54169.000	77932.710	143.9%
Российско - Украинская граница	8753.892	11776.730	134.5%	6657.722	9375.867	140.8%
Российско - Абхазская граница	54.003	77.808	144.1%	54.317	78.271	144.1%
Российско - Грузинская граница	203.656	293.468	144.1%	161.732	233.056	144.1%
Российско - Южно-Осетинская граница	2.249	3.241	144.1%	6.842	9.859	144.1%
Российско - Азербайджанская граница	1201.864	1643.142	136.7%	731.060	1022.245	139.8%
Внешняя граница Казахстана	1905.577	2557.511	134.2%	1190.747	1663.542	139.7%
Российско - Монгольская граница	759.730	1000.879	131.7%	284.087	375.357	132.1%
Российско - Китайская граница	2710.551	3674.646	135.6%	5010.860	6741.966	134.5%
Воздушные пункты пропуска	158.302	158.302	100.0%	18577.740	18577.740	100.0%
Северный бассейн	487.302	499.972	102.6%	299.364	307.147	102.6%
Балтийский бассейн	20199.050	20724.220	102.6%	42682.190	43791.930	102.6%
Черноморско-Азовский бассейн	7167.633	7353.992	102.6%	7460.141	7654.104	102.6%
Каспийский бассейн	598.031	613.580	102.6%	370.340	379.969	102.6%
Тихоокеанский бассейн	6547.731	6717.972	102.6%	13840.800	14200.660	102.6%
И/Д	4427.763	5479.996	123.8%	16571.940	17409.690	105.1%

Источник: расчеты автора

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Как видно из работы, проведенной на первом этапе исследования, физические и стоимостные показатели внешней торговли Российской Федерации в 2015 году драматически снизились в связи с существенной волатильностью на глобальном рынке, падению цен на нефть и применению взаимных санкций. В 2016 году наблюдалось увеличение грузооборота в физическом выражении преимущественно за счет роста экспорта грузов в связи с обесцениванием национальной валюты. В тоже время, за данный период не наблюдалось существенного упрощения процедур прохождения пунктов пропуска. Затраты грузоперевозчиков, связанные с прохождением таможенных формальностей, как было показано при эконометрическом исследовании оказывают существенное влияние на внешнеэкономические торговые потоки. Существующие процедуры, предусмотренные при прохождении пунктов пропуска, не соответствуют передовой международной практикой, согласно которой необходимо максимально быстро выпускать товар и применять только критичные с точки зрения безопасности процедуры контроля. Это приводит к появлению коррупционной составляющей и росту транспортных затрат, что негативно влияет на торговый потенциал. Помимо собственной торговли, барьеры, существующие при прохождении пунктов пропуска, ограничивают потенциал Российской Федерации как транзитного государства между странами Европы и Азии. Как было показано, за последние годы не происходит роста транзитных грузопотоков, и, по-видимому, без отсутствия максимально прозрачных процедур прохождения границы, в краткосрочном и среднесрочном периоде перевозчики будут использовать традиционные маршруты в обход России. Отсутствие в отдельных регионах современной транспортной и сопутствующей инфраструктуры также оказывает отрицательное воздействие на объемы торговли.

Как показало моделирование, упрощение формальных процедур, ассоциированных с прохождением пунктов пропуска позволило бы нарастить объемы импорта на 2.6%, 31.6% и 44.1% для морского, железнодорожного и автомобильного транспорта соответственно. Общий объем импорта в таком случае

увеличился бы на 22.2%, что положительно сказалось бы на поступлениях в бюджет Российской Федерации. Кроме прямых поступлений в бюджет за счет импортных пошлин, увеличилось бы количество реализованных товаров и услуг, что позитивно бы сказалось на экономике.

Таким образом, упрощение процедур прохождения пунктов пропуска является критически важным для встраивания Российской Федерации в глобальную торговую систему. Создание приемлемых условий при импорте и экспорте грузов для компаний, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, позволило бы обеспечить дополнительные условия для экономического роста.

1. World Bank Group, "Trade developments in 2016: Policy Uncertainty Weighs on World Trade. February 2017. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/228941487594148537/pdf/112930-v1-revised-PUBLIC-1706109-Global-Trade-Watch-Report-Web.pdf>,".
2. WTO, "World Trade Statistical Review 2016. URL: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2016_e/wts2016_e.pdf,".
3. «ГАРАНТ». Ипп, "Информация Министерства экономического развития РФ от 24 ноября 2016 г. "Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов". URL: <http://www.garant.>,".
4. WTO, "Trade recovery expected in 2017 and 2018, amid policy uncertainty April 2017. URL: https://www.wto.org/english/news_e/pres17_e/pr791_e.htm,".
5. служба ФТ, "Внешняя торговля Российской Федерации по основным странам за январь-декабрь 2016 г. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=24785:-----2016--&catid=125:2011-02-04-16-01-54&Itemid=,".
6. РФ М, "Мониторинг внешней торговли России. Январь 2017 г. URL: http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/3667a0be-00ee-4767-879e-7b3105430ff5/monitor_ved_1.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3667a0be-00ee-4767-879e-7b3105430ff5,".
7. Новости Р, "Внешняя торговля России: в надежде на рост и новые горизонты. Декабрь 2016 г. URL: <https://ria.ru/economy/20161229/1484870049.html>,".
8. служба ФТ, "Экспорт-импорт важнейших товаров за январь-декабрь 2016 года. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=24772:-----2016-&catid=53:2011-01-24-16-29-43#_ftn1,".
9. комиссия Еэ, "Об итогах внешней и взаимной торговли товарами Евразийского экономического союза: Январь-декабрь 2016 года. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/archive/Document,".
10. комиссия Еэ, "Об итогах взаимной торговли товарами Евразийского экономического союза: Январь-декабрь 2016 года. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/Analytics_I_201,".
11. КонсультантПлюс, ""Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года" (разработан Минэкономразвития России). 30.04.2013. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144190/9774c827af4523a8b96f17,".
12. Новости Р, "Инфографика: Введение санкций против России и ответные шаги. Март 2017 г. URL: <https://ria.ru/infografika/20170317/1490100910.html>,".
13. Новости Р, "Объем торговли России и Турции в 2016 году упал на треть. Март 2017 г. URL: <https://ria.ru/economy/20170309/1489600420.html>,".
14. Новости Р, "Молдавия уже в октябре может получить статус страны-наблюдателя при ЕАЭС. Апрель 2017 г. URL: <https://ria.ru/economy/20170421/1492734617.html>,".

15. Новости Р, "Форум обреченных на выигрыш. Послесловие к Пекину. Май 2017 г. URL: <https://ria.ru/authors/20170516/1494361379.html>,".
16. «ПроВЭД» Ип, "Внешняя торговля России в 2016 году: цифры и факты. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/40407-vneshnyaya-topgovlya-possii-v-2016-godu-tsifry-i-fakty.html>,".
17. Е М., "55 или 85: сколько будет стоить доллар в 2017 году? Декабрь 2016 г. URL: <http://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/336431-55-ili-85-skolko-budet-stoit-dollar-v-2017-godu>".
18. «Капитал» Цди, "ЕАЭС дал толчок росту взаиморасчетов в тенге и рублях. Октябрь 2015 г. URL: <http://kapital.kz/economic/44893/eaes-dal-tolchok-rostu-vzaimoraschetov-v-tenge-i-rublyah.html>,".
19. ВТО» ЦМТ«В, "Торговля и ВТО. URL: http://wto.wtcmoscow.ru/about_wto/wto/russia_commitments/,".
20. Н. В., "Прямой эффект от вступления во Всемирную торговую организацию будет невелик и растянут во времени URL: <http://www.forbes.ru/sobytiya-column/rynki/77719-vo-chto-oboidetsya-vto>".
21. Новости Р, "Четыре года России в ВТО: возможности, споры и птица Феникс. Август 2016 г. URL: <https://ria.ru/economy/20160819/1474750214.html>,".
22. WTO, "Trade restrictions among G20 remain high, despite slight slowdown in new measures. November 2016. URL: https://www.wto.org/english/news_e/news16_e/trdev_09nov16_e.htm,".
23. Group WB, "Global Economic Prospects: Weak Investment in Uncertain Times. January 2017. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/25823/9781464810169.pdf>,".
24. // Федеральная таможенная служба: [сайт]. [2014]. URL: <http://www.customs.ru/>
25. Хаммелс Д. Транспортные издержки и международная торговля во вторую эру глобализации // Экономическая школа. Альманах. 2011. Vol. 7. pp. 161-191.
26. Шобанов А.В. С.Е.В. Организация внешнеторговых перевозок. Практикум по дисциплине "Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности". МИИТ ed. 2007.
27. М.Ю. Ч. Развитие международной транспортной инфраструктуры и технологий доставки сборных внешнеторговых грузов в России. Москва: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук , 2010.
28. А.Ю. К. Организационно-методическое обеспечение процессов формирования и функционирования логистических центров. Москва: Государственный университет управления , 2015. Диссертация на соискание ученой степени кандидата наук https://guu.ru/files/dissertations/2015/06/kurova_a_yu/dissertation.pdf.
29. А.А. А. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта путем снижения транспортно-логистических издержек // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2014. No. 3(40). pp. 5-9.
30. В.М. Б. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. Москва: МАДИ, 2014. 204 pp.

31. М.А. М. Методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте. Нижний Новгород: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, 2005.
32. Лукьянова О. Х.Ф. О конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта на рынке грузовых перевозок // Научно-практический альманах «Вектор транспорта». июнь 2014. No. 2.
33. Особенности перевозки разными видами транспорта [Электронный ресурс] // ВЭД технологии. Таможенное сопровождение: [сайт]. URL: <http://v-e-d.ru/tamozhennaya-ekonomika/10/>
34. Инвестиций Р.Ф.П. Транспортная отрасль: грузовые перевозки. Цифры и факты 2014. URL: <http://ru.investinrussia.com/data/files/sectors/RDIF-Brochure-Transport-Rus-v3.pdf>
35. Каукин А., Идрисов Г. 2013. Гравитационная модель внешней торговли России: случай большой по площади страны с протяженной границей // Экономическая политика. №4. С. 133-154.
36. Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс] // Министерство экономического развития Российской Федерации: [сайт].
37. Макроэкономический прогноз на 2016-2020 годы // Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)». 2016. URL: http://www.veb.ru/common/upload/files/veb/analytics/macro/pr201608_1.pdf (дата обращения: 26.09.2017).
38. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов // Министерство экономического развития Российской Федерации. 2016. URL: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/fb93efc7-d9ad-4f63-8d51-f0958ae58d3e/1.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=fb93efc7-d9ad-4f63-8d51-f0958ae58d3e> (дата обращения: 26.09.2017).
39. Россия бьет рекорды по экспорту еды [Электронный ресурс] // ВЗГЛЯД.РУ: [сайт]. [2016]. URL: <https://vz.ru/economy/2016/6/23/817180.html> (дата обращения: 26.09.2017).
40. В. В.А. Рынок минеральных удобрений // Институт «Центр развития». 2017. URL: <https://dcenter.hse.ru> (дата обращения: 26.09.2017).
41. Замещающие результаты в промышленности [Электронный ресурс] // Новости, анализ, прогнозы в сфере экономики и бизнеса, общества и политики: [сайт]. [2017]. URL: <http://expert.ru/northwest/2016/25/zameschatelnyie-rezultaty-v-promyshlennosti/> (дата обращения: 26.09.2017).
42. Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 5 мая 2014 г. № 839 Об утверждении Стратегии развития черной металлургии России на 2014 - 2020 годы и на перспективу до 2030 года и Стратегии развития цветной металлургии России на 2014 - 2020 годы и на [Электронный ресурс] // ГАРАНТ - Законодательство (кодексы, законы, указы, постановления) РФ, аналитика, комментарии, практика.: [сайт]. [2014]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70595824/#2000> (дата обращения: 26.09.2017).
43. Минпромторг : Все новости [Электронный ресурс] // Минпромторг: [сайт]. [2014]. URL: <http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#18502> (дата обращения: 26.09.2017).

44. Рост торговли с Китаем бросает вызов экономике России [Электронный ресурс] // ВЗГЛЯД.РУ: [сайт]. [2017]. URL: <https://vz.ru/economy/2017/4/23/867025.print.html> (дата обращения: 27.09.2017).
45. Россия на четверть увеличит производство зерна к 2030 г. – ВЕДОМОСТИ [Электронный ресурс] // ВЕДОМОСТИ – новости бизнеса и финансов, аналитика, смарт-версия газеты: [сайт]. [2016]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/02/25/631331-rossiya-velichit-zerna> (дата обращения: 27.09.2017).
46. Российский несырьевой экспорт: перспективы до 2030 года [Электронный ресурс] // Информационно-аналитическое сетевое издание ПРОВЭД: [сайт]. [2016]. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/25484-rossiyskiy-nesyryevoy-eksport-pepspektivy-do-2030-goda.html> (дата обращения: 07.09.2017).