

УДК 339.5

Н.С. Печенко

Государственный таможенный инспектор,
Балтийская таможня,
аспирант 2-го года обучения кафедры логистики и управления цепями поставок,
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСАКЦИОННЫХ ИЗДЕРЖЕК В ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ

Аннотация. В логистической деятельности возникают трансакционные издержки, которые оказывают влияние на экономические потоки. Оптимизация трансакционных издержек при осуществлении экспортно-импортных операций является стратегически важным вопросом. В статье рассматривается понятие трансакций и трансакционных издержек, анализируется внедрение Единой системы прослеживаемости товаров в странах ЕАЭС, анализируется динамика грузооборота по видам транспорта в странах ЕАЭС, анализируется Северный морской путь, как транзитный транспортный коридор. По итогам проведенного исследования автором предлагаются направления для развития Северного морского пути как международного Евроазиатского транспортного коридора.

Ключевые слова: ЕАЭС, логистика, цепи поставок, оптимизация, трансакционные издержки, грузооборот, Единая система прослеживаемости товаров, Северный морской путь.

Введение

В современных условиях развития экономики логистика и управление цепями поставок охватывают значительное количество организаций, занимающихся различными видами деятельности. Подобное развитие привело к возникновению такой экономической категории как трансакционные издержки. Несмотря на то, что понятие трансакционных издержек используется в научной среде, в научной литературе по логистике оно практически не раскрывается [1, с. 25-31].

Термин «трансакция» был введен Дж. Коммонсом (1931) и, по его мнению, обозначал не просто обмен товарами, а процесс отчуждения и присвоения прав собственности и экономических свобод, созданных в данном обществе [14].

На основании понятия «трансакция», данного Дж. Коммонсом, Р. Коуз ввел понятие «трансакционные издержки» (1937) с целью оценки затраченных средств на трансакционные операции [15].

Развитие теории трансакционных издержек как научной концепции связывают с работами известных ученых Дж. Уоллисса, А. Алчяна, О. Уильямсона, Й. Барцеля, Р. Коуза, Д. Норта, Г. Демесеца, М. Дженсена, С. Чанга и др.

Анализ научных трудов Д. Норта и Дж. Уоллисса [17] показал, что логистике свойственно наличие источников увеличения трансакций.

Дж. Робертс и П. Милгром [16], Й. Барцель [13] при определении трансакционных издержек рассматривают их совместно с производственными издержками. Однако, с точки зрения логистики, трансакционные издержки не всегда зависят от процесса производства.

О. Уильямсон [18], М. Дженсен понимают трансакционные издержки категориально, как контракт, при этом не учитывая принципы логистики.

В логистике изучением трансакционных издержек занимались ученые: В.В. Борисова, А.В. Парфенов, Б.К. Плоткин, Е.А. Бондаренко, С.А. Черкасов, О.Е. Коврижных, П.А. Нечаева. Указанные ученые внесли весомый вклад в развитие теории трансакций и трансакционных издержек применительно к логистике.

Актуальным вопросом на сегодняшний день является проблема оптимизации

транзакционных издержек в логистике.

Для достижения оптимизации транзакций и связанных с их осуществлением издержек проводят диагностику транзакций. Теорией диагностики развития экономических систем занимались Дж. Маргулис, Д. Уэйнтраубх, Р. И. Шнипер, О. Г. Дмитриева, А. С. Новосёлова.

Оптимизацией транзакционных издержек в логистике снабжения занимается В.В. Борисова [2, с. 234], отмечая, что транзакционные издержки поддаются оптимизации, а многочисленные условия, которые окружают подготовку коммерческой сделки и процесс ее реализации, превращают такую возможность в необходимость. Транзакционные операции становятся объектом оптимизации.

Интегрированный подход в логистике требует объединения различных функциональных областей и их участников в рамках единой логистической системы в целях ее оптимизации. Такой подход применим к региональной экономической интеграции Евразийскому экономическому союзу (далее – ЕАЭС) и распространяется как на уровень каждой страны-участницы, так и на всю цепочку поставок между странами-участницами ЕАЭС, и позволяет обеспечить интегрированное взаимодействие с логистическими партнерами по бизнесу.

Гипотеза

Оптимизация транзакционных издержек в экспортно-импортных цепях поставок в Евразийском экономическом союзе возможна за счет выявления и последующего устранения излишних транзакций, рационализации работы всех звеньев логистической цепи.

Методы

Автором применялись методы статистического, категориального, экономического, сравнительного анализа, а также обобщения и научного наблюдения. Исследование проводилось с помощью институционального, структурно-функционального и системного подходов.

Автор изучил теорию транзакционных издержек и показал мнения современных ученых по этой теме в области их оптимизации. Далее автором проведен анализ логистических инноваций и в развитие реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года проанализировал внедрение Единой системы прослеживаемости товаров в ЕАЭС.

На основе социально-экономической статистики грузооборота по видам транспорта, опубликованного на официальном сайте Комиссии Евразийского экономического союза автор проводит анализ динамики грузооборота по видам транспорта. После проведенного анализа автор делает вывод о необходимости проведения анализа грузооборота морского транспорта в Российской Федерации на основании данных таможенной статистики внешней торговли ФТС России.

С целью оптимизации транзакционных издержек на морском транспорте автор анализирует Северный морской путь. На основании проведенного анализа автор предлагает направления для развития Северного морского пути как международного Евроазиатского транспортного коридора.

В процессе исследования автором изучено большое количество научных трудов как отечественных, так и зарубежных ученых. Также была обработана статистическая информация, касающаяся темы исследования.

Результаты и обсуждение

Основная задача логистики - оптимизация движения материальных потоков в цепях поставок, именно поэтому логистика рассматривает все операции, сопровождающие

материальный поток во время его движения, и, следовательно, трансакции таких операций [3, с.26].

Под трансакцией в логистике понимают [2, с. 224] особый вид взаимодействия хозяйствующих субъектов — звеньев системы поставок, который охватывает материальные и контрактные аспекты их взаимоотношений в процессе товарообмена, интегрированного материальным потоком.

Трансакции в логистике трудно отделить от трансакций в коммерции и маркетинге. В этой связи выделение трансакционных издержек в общем объеме логистических издержек фирм не имеет четких критериев отбора, что вызывает дополнительные проблемы.

Р. Коуз рассматривает «трансакционные издержки», как потери и затраты, которые возникают непосредственно при заключении и совершении сделок.

В.В. Борисова уточняет определение и под «трансакционными издержками» в логистике понимает «затраты и потери в денежной и неденежной форме, обусловленные взаимодействием хозяйствующих субъектов, интегрированных материальным потоком, в системе поставок в процессе подготовки и совершения сделок и последующего соблюдения условий контракта».

Выделение в логистике трансакционных издержек говорит о том, что взаимодействующие субъекты несут потери и затраты, а также, что их профессиональное взаимодействие должно вознаграждаться материально, и, следовательно, их необходимо учесть при расчетах эффективности деятельности экономики стран в целом, так и по отдельности для каждой фирмы.

О.Е. Коврижных и П.А. Нечаева [6] считают, что в современном мире развитие логистики предполагает изменение уровня трансакционных издержек, что выражается увеличением их доли в структуре затрат фирм. Расходы фирм на вспомогательную деятельность при создании товаров (содержание управленческого аппарата, затраты маркетинговой деятельности, оплата труда маркетологов, логистов, юристов) могут превышать стоимость создания единицы товара. Подобная ситуация привела к тому, что на рынке существуют отдельные фирмы, а на уровне макроэкономики – отрасли, которые возлагают на себя обязанность по выполнению тех или иных трансакций в области аудита, менеджмента, маркетинга и логистики. При рассмотрении проблемы с такой стороны рост трансакционных издержек в логистике рассматривается как показатель улучшения благосостояния и прогресса в экономике стран, и переход общества на более высокий уровень развития.

Для достижения оптимизации трансакций и связанных с их осуществлением издержек проводят диагностику трансакций. К методам экономической диагностики логистических трансакций можно отнести [2]:

- экономическую диагностику формирования и функционирования хозяйственных связей, в т.ч. оценка взаимных связей между субъектами сделки;
- установление тенденции формирования рыночных отношений, а также их трансформация вследствие возникающих явлений;
- анализ воздействия экономических и социальных пропорций воспроизводства на формирование хозяйственных связей;
- диагностика нахождения производства и потребления для выявления преимуществ и недостатков схем товародвижения.

Определить существующие трансакции в логистике возможно путем их классификации. Группировать их возможно отталкиваясь от функциональных областей логистики, т.е. в разрезе логистики производства, логистики снабжения и логистики распределения. Классификация трансакция происходит по поддерживающим функциям логистики: транспортировка, складирование, грузопереработка и др.

В трудах современных ученых описаны различные методы оптимизации снижения

транзакционных издержек в логистике: создание холдинговых компаний, альянсов, введение новых инструментов оптимизации и цифровизации, применение электронной коммерции.

Важное место в оптимизации транзакционных издержек в логистике занимают логистические инновации.

Глобальные процессы в экономике сопровождаются увеличением внешнеторгового оборота, возможности транзитного потенциала ЕАЭС требуют применения инновационных подходов к развитию транспортной отрасли, новейших наиболее эффективных технологий оказания транспортных услуг в государствах ЕАЭС. К важным задачам логистики необходимо отнести оптимизацию взаимодействия всех видов транспорта, уменьшение периодов простоя техники, уменьшение издержек при совершении логистических операций, улучшение качества предоставляемых логистических услуг и пр.

Источниками управленческих решений являются оперативные данные о материальном потоке, находящемся во внешнеэкономической деятельности, а также большое число не соединенных между собой субъектов транспортной логистики – импортеров и экспортеров, экспедиторов, грузовых агентов, перевозчиков, предприятий обеспечивающего комплекса, логистических и таможенных посредников, страховых компаний, банков. Информационный обмен между указанными субъектами и контролирующими и сопровождающими процессы внешнеэкономической деятельности государственными органами, а также координация их эффективного взаимодействия являются непростой задачей. Несвоевременное получение полных и достоверных данных от участников внешнеэкономической деятельности ведет к понижению качества транспортно-логистических услуг, созданию дублирующих снабжающих функций, повышению объема бумажной документации и времени принятия решений.

Реализовать перевозку необходимого количества товаров в нужное место, по оптимально заданному маршруту, в установленные сроки и с минимальными издержками поможет объективная оценка существующей информации и принятие на ее основе опережающих управленческих решений.

Фатхутдинов Р.А. трактует управленческое решение как результат анализа, оптимизации, прогнозирования, выбора и экономического обоснования альтернатив из множества существующих вариантов достижения цели систем менеджмента [8, с.17].

Трофимов В.В. и Трофимова Л.А. под управленческим решением понимают результат деятельности менеджера, основными функциями которого является анализ информации о внутренней и внешней среде предприятия, о ее сильных и слабых сторонах и принятия цели для достижения целей предприятия [9, с.7].

Действенное обеспечение информацией процессов логистики позволит существенно уменьшить уровень общих издержек и достичь нового уровня качества транспортных услуг. Важным фактором, который влияет на уменьшение уровня общих издержек, является четкая согласованность информационных систем субъектов в логистических цепочках внешнеторгового процесса и накопление массивов интегральной информации о товаре на всех этапах его перевозки и обработки.

В качестве способов оптимизации транзакционных издержек автором предложены 2 варианта:

1. Реализация проекта Единой системы прослеживаемости.
2. Развитие Северного морского пути как международного Евроазиатского транспортного коридора.

Первый вариант основывается на одной из наиболее важнейших инициатив глав государств ЕАЭС, выделенных в целях реализации цифровой повестки ЕАЭС до 2025 года, - системе прослеживаемости товаров.

Благодаря введению Единой системы прослеживаемости товаров в странах ЕАЭС возможно свести к минимальным значениям уровень контрабанды и наиболее четко контролировать уплату налогов, а также обеспечить защиту конечных потребителей. Со стороны фирм преимуществом является снижение операционных расходов за счет уменьшения транзакционных издержек, отказа от многочисленных дублирующих друг друга систем прослеживаемости, а также упрощения прохождения контрольных процедур в государственных органах.

Активное и повсеместное применение Единой системы прослеживаемости товаров в ЕАЭС позволит ускорить свободное перемещение товаров, формировать актуальную и своевременную аналитическую и статистическую отчетность.

Единая система прослеживания товаров в ЕАЭС позволит оптимизировать логистические экспортно-импортные потоки, а также цифровую транспортную инфраструктуру.

С точки зрения логистики снабжения внедрение Единой системы прослеживаемости товаров ЕАЭС позволит хозяйствующим субъектам упростить поиск информации об интересующем товаре, а также оперативно узнавать и мониторить цены. Для логистических операторов, финансовых организаций, страховых компаний внедрение такой системы позволит наладить пути выхода на новые рынки. Для менеджмента фирм внедрение системы прослеживаемости в ЕАЭС позволит оптимизировать информационные потоки с государственными контролирующими органами, исключив возможность сотрудничества с недобросовестными участниками рынка. Потребители благодаря внедрению системы на территории ЕАЭС смогут получать актуальную информацию о товаре, его цене и наличии, а также точках его реализации на территории ЕАЭС. Все указанные преимущества говорят о том, что товары, находящиеся на территории стран ЕАЭС будут легальными и безопасными для потребления и использования.

Попытки интеграции баз данных, информационных систем и технологий, участвующих в транспортно-логистических процессах, которые совершаются для формирования единого информационно-технологического пространства, не всегда являются успешными поскольку им мешают несовершенство нормативно-правовых актов в области транспортной логистики, что приводит к отсутствию скоординированного, действенно работающего механизма управления ресурсами транспортной логистики.

Реализация проекта Единой системы прослеживаемости товаров в ЕАЭС планируется на уже существующей платформе интегрированной информационной системе ЕАЭС.

Таким образом, на практике комплекс представленных решений требует значительной и продолжительной работы при реализации транспортной политики стран, и это объединено с необходимостью образования единых корпоративных правил, которые основываются на существующем международном законодательстве, на научно-методических разработках ученых, занимающихся теорией управления цепями поставок.

Второй вариант связан с экспортно-импортными потоками и затратами, связанными с его перемещением. Задачи логистики внешнеэкономической деятельности нацелены на стратегическое управление международными цепями поставок и оптимизацию транзакционных издержек на администрирование экспортно-импортных потоков.

Проиллюстрируем это на примере организации и управления экспортно-импортными потоками ЕАЭС. Транспортно-логистический потенциал ЕАЭС подвержен влиянию множества факторов: изменение направлений глобальных цепей поставок (Новый шелковый путь, Северный морской путь), колебания сырьевых рынков, различающиеся интересы стран-участниц ЕАЭС и др. В то же время ЕАЭС имеет серьёзные конкурентные преимущества, которые обусловлены географией расположения союза, особенностями цепей поставок на территории ЕАЭС и уровнем развития рынка логистических и

транспортных услуг. Воздействие этих факторов можно рассмотреть с точки зрения логистической интерпретации управления экспортно-импортными потоками.

Важным параметром процессов во внешнеэкономической деятельности является время. Время обуславливает скорость и точность выполнения логистических операций и прямо воздействует на производственные затраты и уровень качества услуг. Увеличение конкурентоспособности логистической цепи во внешнеэкономической деятельности выражается первоначальной функцией от реакций на внеплановые события, от интеграций услуг всех субъектов цепочки, от их полноты и гибкости, от технологичности инновационных и нестандартных решений. Каждой инновационной логистической системе необходимо учитывать указанные аспекты и иметь механизмы их реализации, а также способность к саморазвитию.

Рассмотрим динамику грузооборота по видам транспорта в ЕАЭС. Для этого из статистических данных, публикуемых Евразийской экономической комиссией, возьмем данные о перевозке грузов по видам транспорта (таблица 1).

Таблица 1. Грузооборот по видам транспорта в ЕАЭС, 2005 – 2017 гг., млрд. т*км [10]

	ЕАЭС (все виды транспорта)	Трубопроводный	Железно- дорожный	Автомобильный	Воздушный
2005	5 103,6	2 627,3	2 074,8	251,1	3,0
2006	5 261,0	2 657,7	2 189,3	262,5	3,1
2007	5 401,1	2 625,8	2 340,4	280,3	3,6
2008	5 453,7	2 624,5	2 381,5	294,3	3,8
2009	4 908,7	2 384,3	2 106,7	261,0	3,7
2010	5 270,7	2 538,5	2 271,9	296,8	4,8
2011	5 504,0	2 590,6	2 402,6	365,1	5,1
2012	5 672,6	2 624,1	2 508,0	405,2	5,3
2013	5 717,1	2 693,1	2 473,0	422,9	5,2
2014	5 773,0	2 601,6	2 628,5	431,3	5,4
2015	5 772,5	2 622,7	2 615,7	421,3	5,6
2016	5 835,8	2 665,5	2 625,6	424,7	6,7
2017	6 172,3	2 805,4	2 805,2	442,0	7,7

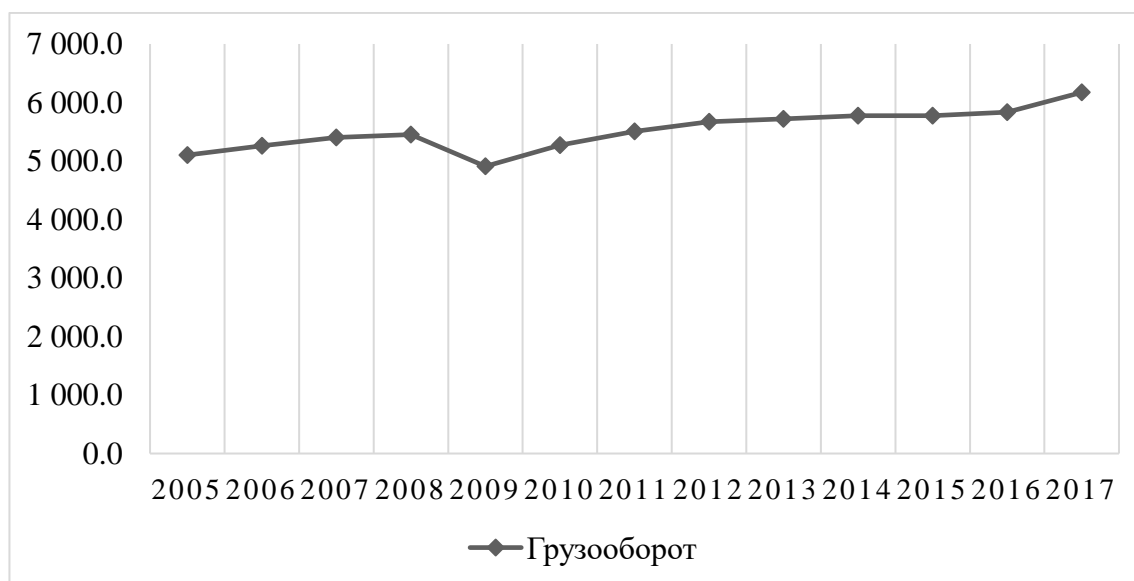


Рисунок 1. Динамика грузооборота транспорта в ЕАЭС, 2005 – 2017 гг., млрд. т*км [12]

Таким образом из представленных таблицы 1 и рисунка 1 видно, что грузооборот транспорта увеличился с 5 103,6 млрд. т·км в 2005 году до 6 172,3 млрд. т·км в 2017 году (прирост 1068,7 млрд. т·км). Грузооборот транспорта на протяжении 13 лет не был постоянным. С 2005 по 2008 год грузооборот увеличивался, затем в 2009 году достиг своего минимума среди всех рассматриваемых годов, что объясняется кризисными явлениями в экономике государств-членов ЕАЭС и мировой экономике, и с 2010 года начался постепенный рост грузооборота с небольшим уменьшением в 2015 году по отношению к 2014 году.

Однако, в представленных статистических данных на сайте Евразийской экономической комиссии в данных грузооборота по видам транспорта не выделяется морской транспорт.

Российская Федерация, которая является государством-членом ЕАЭС, осуществляет перевозку грузов при торговле с третьими странами морским транспортом. По данным Росстата торговля Российской Федерации в 2017 году по сравнению с 2016 годом выросла на 16,9 % с 19,5 до 22,8 млн. тонн.

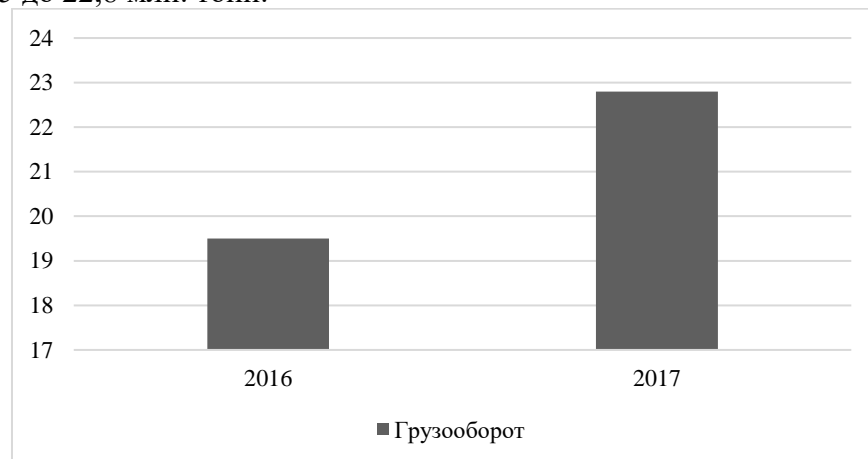


Рисунок 2. Динамика грузооборота морского транспорта в Российской Федерации, 2016-2017 гг., млн. т. [11]

Морской транспорт во внешней торговле Российской Федерации и ЕАЭС занимает важное место и имеет стратегические перспективы в связи с интересом китайского бизнеса к транспортно-логистической отрасли стран ЕАЭС, как транзитного транспортного коридора для осуществления торговли со странами Европейского союза.

Одной из насущных задач в настоящее время является поиск транспортных коридоров из Европы в Азию, которые привели бы к уменьшению транспортных издержек и сокращению времени в пути.

В настоящее время самым распространенным путем доставки товаров является Суэцкий канал. Однако время доставки товаров из Европы в Азию по данному пути занимает 48 дней. К тому же, Суэцкий канал имеет ограничения по размерам судов, что ведет к тому, что крупнотоннажные суда с полной загрузкой не могут проходить через канал и им приходится переплывать Африканский континент через Мыс Доброй Надежды. Это влечет за собой дополнительные транспортные расходы и, как следствие, увеличение транзакционных издержек.

Именно поэтому, указанные выше аспекты указывают на то, что активное освоение торговым флотом Северного морского пути представляется весьма привлекательным с точки зрения экономики. При этом, развитие Крайнего Севера и Арктики как направления развития транспортной отрасли ЕАЭС никак не значит в Договоре о Евразийском

экономическом союзе.

Применение Северного морского пути позволит сократить путь между Китаем и странами Европы более чем в два раза. Например, путь из Шанхая (Китай) в Роттердам (Голландия) через Северный морской путь становится меньше на 2500 морских миль. Такое существенное сокращение маршрута из Европы в Азию обозначает не только уменьшение времени на переход до двух недель, а также снижение транспортных и логистических издержек, в т.ч. экономия топлива.

Китай на сегодняшний день является динамичной страной с наиболее развивающейся экономикой во всем мире. Его товарооборот со странами Европы регулярно увеличивается, применение Северного морского пути для Китая один из ключевых приоритетов торгово-экономической политики Китая.

В 2015 году Китай стал инвестором 40 млрд долларов проекта «Шёлковый ветер», который соединил железнодорожными путями Азию с Грузией и Азербайджаном через Каспийское море, далее через Турцию с Европой. Поезд следовал по возрождённому Шёлковому пути, и благодаря этому, должен был сократить время на перевозки по сравнению с морскими в пять раз. Если раньше Китаем доставлялись грузы в Европу морским транспортом за 40–45 дней, то по новому железнодорожному маршруту они доедут в Грузию за девять дней. Но железнодорожные перевозки гораздо дороже морских и помещают в себя значительно меньше контейнеров. Одним составом можно доставить несколько сотен контейнеров, а на морском судне перевезти 18 тыс. контейнеров. При этом стоимость перевозки контейнера железнодорожным транспортом - 8000 долларов, а по морю такой же груз можно доставить за 3000 долларов. Что еще раз подтверждает выгоду от перевозок морским транспортом.

С точки зрения развития логистических перевозок морским транспортом, необходимо рассмотреть конкурентоспособность Северного морского пути по сравнению с Суэцким каналом.

Акватория Северного морского пути понимается как водное пространство, которое прилегает к северному побережью Российской Федерации и охватывает территориальное море, внутренние морские воды, прилежащую экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с восточной стороны разграничительными линиями морей с США и параллелью с мысом Дежнева в Беринговом проливе, а с запада - архипелагом Новая Земля до меридиана мыса Желания, восточной линией берега архипелага Новая Земля и западными границами проливов Карские Ворота, Маточкин Шар, Югорский Шар.

Путь пролегающий из Европы в Азию через Северный морской путь значительно короче, гораздо дешевле и быстрее, чем пролегающий через южный Суэцкий канал. При применении Северного морского пути из-за экономии времени уменьшаются расходы на топливо и транзакционные издержки: снижается стоимость фрахта, прибавочная страховая премия.

Ю.Ф. Лукин [7] в своем исследовании «Анализ деятельности Северного морского пути» приводит сравнительный анализ по себестоимости рейсов через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Северного морского пути (таблица 2).

Представленный анализ, наглядно демонстрирует экономическую выгоду для логистических провайдеров ЕАЭС при транспортировке груза морским транспортом и, как следствие оптимизацию транзакционных издержек. Транспортировка по Северному морскому пути выполняется с наименьшими издержками и в более короткие сроки.

Таким образом, рационализация транзакций в экспортно-импортных цепях поставок, функционирующих в рамках Евразийского экономического союза базируется на применении логистического инструментария, позволяющего выявить и устранить дублирующие звенья системы, оптимизировать товаропотоки.

Таблица 2. Сравнительный анализ себестоимости рейсов сухогруза 70 000 тонн из Киркинеса (Норвегия) в Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Северного морского пути [7]

Показатели	Через Суэцкий канал	Через Северный морской путь
Расход на топливо всего	1 000 000 долл. США на 44 дня	601 000 долл. США на 26 дней
в день	33 т по цене 700 долл. США за 1 тонну	33 т по цене 700 долл. США за 1 тонну
Стоимость фрахта всего	720 000 долл. США на 48 дней	450 000 долл. США на 30 дней
в день	15 000 долл. США	15 000 долл. США
Плата за проход через Суэцкий канал	250 000 долл. США	нет
Плата за ледокольное сопровождение по Северному морскому пути	нет	375 000 долл. США
Плата за обслуживание в портах	250 000 долл. США	250 000 долл. США
Непредвиденные расходы (буксировка в порту, и др.)	50 000 долл. США	50 000 долл. США
Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе	110 000 долл. США	нет
Дополнительная страховая премия за прохождение по Северному морскому пути	нет	70 000 долл. США
Итого	2 380 000 долл. США и 48 дней	1 796 000 долл. США и 30 дней

Исходя из этого возможны следующие направления для развития Северного морского пути как международного Евроазиатского транспортного коридора:

- выполнение мероприятий по закреплению Северного морского пути как самостоятельного Евроазиатского транспортного коридора, который будет связывать государства Европы и Азиатско-Тихоокеанского регионов;
- обеспечение на Северном морском пути стандартов безопасности мореплавания и охраны окружающей среды, которые соответствуют международному уровню;
- разработка системы тарифов, касающихся оплаты услуг, с упором на снижение уровня тарифов перевозок по Северному морскому пути экспортных, импортных, транзитных грузов и для устойчивого повышения конкурентоспособности Северного морского пути;
- обеспечение доступа к актуальной информации для зарубежных судовладельцев о существующих мероприятиях по совершенствованию транспортного коридора «Северный морской путь», а также для предоставления информации о перечне транспортных услуг для международного судоходства;
- устройства подходов железнодорожного и автомобильного транспорта к портам, относящимся к Северному морскому пути;
- продолжение участия различных государств в международных исследовательских проектах и программах, которые касаются образования транзитной транспортно-технологической системы для Северного морского пути с применением перспективных судов ледового плавания;
- развитие сотрудничества на международном уровне при решении правовых и экономических проблем транспортного коридора «Северный морской путь» в рамках Арктического совета, а также Совета Баренцева Евро-Арктического региона и его рабочей группы по Арктической инициативе, Северному морскому пути, Северного измерения и

Северного форума Стратегии защиты окружающей среды;

- продолжение организации в России систематических (через каждые два года) Международных Евроазиатских конференций, касающихся транспортной темы в целях закрепления статуса Северного морского пути как самостоятельного Евроазиатского международного транспортного коридора и включения его в единую международную сеть транспортных коридоров.

Выполнение подобных мероприятий будет способствовать формированию Северного морского пути как международного Евро-Арктического транспортного коридора, развитию логистики в морских перевозках, дополнительному привлечению денежных средств в бюджет России за счет пересечения Северного морского пути иностранными судами.

Список литературы

1. Данилов Р.В. Логистика в России: новый путь раскрытия потенциала. М., 2014. //Правозащитник, 5/2016. – с. 25 - 31.
2. Борисова В.В., Афанасенко И.Д. Логистика снабжения. Учебник. – Издательский дом «Питер», 2013. – 338 с.
3. Борисова В.В., Афанасенко И.Д. Логистика в системе совокупного знания. СПб.: Издательство СПбГЭУ, 2013. – 395 с.
4. Борисова В.В. Глобальные цепочки стоимости – евразийский срез // Государство и рынок: механизмы и институты Евразийской интеграции в условиях глобальной гиперконкуренции. Монография под ред. проф. С.А. Дятлова и др., СПб Изд-во СПбГЭУ, 2017. - С. 635-641.
5. Борисова В.В., Печенко Н.С. Рационализация экспортно-импортных логистических потоков в Евразийском экономическом союзе // Научное обозрение. Серия 1. Экономика и право. — 2018. — № 1-2. — С.118-130. DOI: 10.26653/2076-4650-2018-1-2-11.
6. Коврижных О.Е., Нечаева П.А. Анализ транзакционных издержек в логистике и методики их информационного отражения для автомобилестроительных предприятий // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. Отраслевая экономика, 2 (44), 2016. – С. 186 – 201.
7. Лукин. Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути. Вестник МГТУ, том 18, № 3, 2015 г. – С. 467 – 475.
8. Фатхутдинов Р. А. Управленческие решения: Учебник / Р.А. Фатхутдинов. - 6-е изд., перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, 2007. – 453 с.
9. Управленческие решения (методы принятия и реализации): Учебное пособие. Авторы: Трофимова Л.А., Трофимов В.В. Издательство: СПбГУЭФ, 2011. – 123 с.
10. Социально-экономическая статистика. Грузооборот по видам транспорта [Электронный ресурс] / Комиссия Евразийского экономического союза. Официальный сайт. Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/transport.aspx.
11. Таможенная статистика внешней торговли. [Электронный ресурс] / ФТС России. Официальный сайт. Режим доступа: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=13858&Itemid=2095.
12. Составлено автором на основе исследования.
13. Barzel, Y. Measurement costs and the organization of markets / Y. Barzel // Journal of Law and Economics. – 1982. – Vol.25. – № 1.
14. Commons J. R. Institutional Economics // American Economic Review, 1931.
15. Coase R. H. The Nature of the Firm. *Economica*, 1937, vol. 2, no. 1, pp. 386-405.
16. Milgrom, P. Economics, Organization and Management / P. Milgrom, J. Roberts. – USA Prentice – Hall, Inc., 1992.
17. Wallis, J.J. Measuring the transactional sector in American economy, 1870–1970 / J.J. Wallis, D.C. North // Long-term factors in American economic growth. – Ed. By S. Engerman. Chicago, 1986.
18. Williamson, O.E. Reflections on the new institutional economics / O.E. Williamson // Journal of Institutional and Theoretical Economics. – 1985. – Vol. 141. – No. 1.