

Формирование оптимальной схемы размещения таможенных органов

С. В. ДОМНИНА, председатель Гильдии логистических операторов Московской торгово-промышленной палаты, доцент кафедры управления логистической инфраструктурой ГУ ВШЭ



Уровень организации таможенного оформления и контроля — важная составляющая в цепи экспортно-импортных поставок. От времени, затрачиваемого на таможенное оформление грузов, зависят коммерческая скорость доставки и транспортные издержки, которые сейчас составляют в России 22% от ВВП.

Снижение транспортных издержек до конкурентного уровня (13%) представляет собой важную задачу. Она была поставлена в утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734 «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.». От того, как будет реализована концепция таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе РФ, будет зависеть решение общеэкономической задачи по снижению указанных издержек.

Одной из предпосылок разработки концепции стала проблема чрезмерной транспортной нагрузки Москвы и Санкт-Петербурга. Товарные потоки ввезенных и выпущенных в свободное обращение товаров зачастую направлялись навстречу друг другу. Таможенное оформление, как правило, осуществлялось в Москве, а затем грузы доставлялись в регионы. Концепция предполагает снизить нагрузку на транспортную инфраструктуру мегаполисов путем развития транспортно-логистической инфраструктуры за пределами крупных городов с одновременным перераспределением таможенных операций между таможенными органами внутри страны и в приграничных субъектах.

Первым регионом, где прошла реорганизация таможенных органов, стала Москва. Многие московские участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) стали оформлять грузы в Московской области и других регионах. Центральным таможенным управлением Федеральной таможенной службы Российской Федерации (ЦТУ ФТС РФ) была проделана определенная работа по подготовке вывода таможенных постов из Москвы. Существенно облег-

чил процесс реформирования совпавший с ним по времени экономический кризис, вызвавший сокращение объемов внешнеторговых грузов.

На втором этапе предполагается реформировать таможенные органы в Московской области, что может оказаться более сложной задачей, так как в Москве таможенные органы, сокращая количество постов, имели серьезный дополнительный ресурс. Этот ресурс — наличие таможенной и околотаможенной инфраструктуры в области, где за последние годы построено много современных складских комплексов, появились логистические компании международного уровня, что качественно изменило рынок логистических услуг. В других регионах (Смоленская, Брянская области и др.) таких комплексов нет, или они находятся в стадии создания. При разработке рационального использования имеющихся ресурсов нельзя забывать, что московский регион является крупнейшим импортером.

Ряд товаров будет по-прежнему оформляться в Московской области. Так, в соответствии с положениями концепции нет необходимости перевода в приграничные субъекты РФ таможенного оформления товаров, перемещаемых воздушным транспортом, поскольку таможенные органы находятся в аэропортах. Для перевода на границу таможенного оформления товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом, потребуются существенные изменения экономического комплекса страны, поэтому в краткосрочной перспективе работа железнодорожно-транспортного не изменится. Таким образом, изменения направлены прежде всего на оформление товаров, ввозимых на территорию РФ автомобильным транспортом.

Должны остаться без изменения места оформления экспорта, ведь Московский регион является и крупным экспортером.

Концепция допускает невозможность или нецелесообразность изменения установленного порядка в отношении отдельных категорий товаров, в частности:

- продуктов питания;
- медикаментов;
- скоропортящихся грузов;
- опасных грузов;
- негабаритных грузов.

Одна из мер, необходимых для снижения издержек — это развитие дорожной инфраструктуры. В Московской области она сейчас перегружена, прежде всего за счет транзитного грузопотока — только автомобильным транспортом перевозится более 35 млн т экспортно-импортных грузов. В связи с этим в Транспортной стратегии России определено, что в период до 2025 г. необходимо переориентировать грузопотоки и направить их в обход Центрального федерального округа.

Анализ грузопотоков свидетельствует, что автомобильным транспортом поступают внешнеторговые грузы по следующим направлениям:

- С.-Петербург — Москва (Финляндия, порт Санкт-Петербург);
- Минск — Москва (страны Западной Европы);
- Киев — Москва (страны Южной Европы);
- страны Балтии — Москва (порты Балтии, страны Европы).

Очень важно учитывать эти особенности грузопотоков и, соответственно, позаботиться об оптимальном размещении инфраструктурных объектов, в частности, сосредоточить больше постов таможенного оформления на Северо-Западном, Западном, Юго-Западном направлениях.

Следующая задача на пути реализации поставленных задач — это укрупнение таможенных постов и повышение качества обслуживания. Анализ статистики по складам временного

хранения свидетельствует о неравномерности загрузки складов и таможенных постов. Так, наибольшее количество оформленных грузовых таможенных деклараций составляло 30 тысяч, а минимальное — шесть тысяч. Предлагается начать укрупнение постов по группам: на первом этапе объединить посты, оформляющие менее тысячи деклараций в год, на втором — менее пяти тысяч в год, оставив в перспективе 20–30 постов, обеспечивающих основной объем работ.

Кроме того, необходимо достичь баланса между потребностями Москвы и Московской области и имеющимися ресурсами. Оценив объемы потребления необходимой для жизнедеятельности региона продукции, следует отобрать наиболее качественные ресурсы околотаможенной инфраструктуры по объективным характеристикам, например, по наличию подъезда, площадки для размещения автотранспортных средств, склада класса А, по использованию современных технологий обработки и досмотра, а также программного обеспечения. Помощь в таком отборе могут оказать негосударственные организации: отраслевые ассоциации, региональные торгово-промышленные палаты.

По мере реализации концепции можно прогнозировать изменение грузопотоков. Так, например, ликвидация процедуры внутреннего таможенного транзита приведет к сокращению объемов грузов, приходящих в Санкт-Петербург, и к загрузке портовых мощностей соседних стран (Финляндии, стран Балтии), следовательно, увеличится нагрузка на автомобильные погранпереходы: Торфяновку, Брусничное, Себеж и др. В связи с этим возможно сокращение объемов таможенного оформления в Центральном регионе.

Еще одна мера, способная серьезно облегчить ситуацию — это более широкое применение информационных технологий. В частности, использование предварительного информирования, электронного декларирования через интернет позволит по-прежнему оформлять в Московской области те или иные категории товаров, отделив эту процедуру от их выпуска в свободное обращение, который будет осуществляться на границе.

В настоящее время электронное декларирование через интернет все больше внедряется в сферу таможенного дела. Однако доля его пока явно недостаточна, в целом по стране она



составляет 6%. Совершенствование информационных технологий при таможенном оформлении приобретает сейчас особую актуальность, так как позволяет снизить риски и повысить надежность цепей поставок.

Участники рынка в разной степени подготовлены к реализации подобных проектов. Первую группу составляют крупные компании — участницы ВЭД, они активно применяют электронное декларирование. Для компаний второй группы, не проявляющих интереса к современным технологиям, самое важное — максимально близкое расположения места таможенного оформления. Третья группа — это компании, занимающие нейтральную позицию. Именно с ними и работает Гильдия логистических операторов.

В то же время логистические компании, в отличие от компаний — участниц ВЭД, напротив, проявляют высокую активность в области применения современных технологий. Это обусловлено их желанием остаться на рынке в условиях высокой конкуренции. Опрос членов Гильдии логистических операторов показал, что многие из них используют электронное декларирование, в том числе через интернет. Следует отметить наметившуюся тенденцию к сотрудничеству: если недавно каждая компания стремилась развивать недостающие виды деятельности, чтобы соответствовать требованиям рынка, то сегодня дефицит финансирования заставляет искать другие решения.

В текущем году по инициативе Гильдии логистических операторов Московской торгово-промышленной палаты (МТПП) в рамках Ассоциации торгово-промышленных палат Центрального федерального округа была создана комиссия по логистике, которая ставит перед собой задачу расширить географию объединения за пределы Московского региона и организовать взаимодействие компаний Московского региона и приграничных областей.

В настоящее время на рынке появляются все больше новых операторских центров, т. е. встает вопрос об их оптимальном количестве. Многие годы считалось, что рынок регулирует все процессы, в результате на логистическом рынке сейчас оказалось много слабых игроков, а нерациональное размещение складских комплексов увеличило нагрузку на дорожную инфраструктуру. Неограниченное количество операторских центров может затруднить работу Государственного научно-исследовательского вычислительного центра (ГНИВЦ) ФТС РФ.

Взаимодействие с Правительством Москвы (департаментом потребительского рынка, департаментом транспорта и связи и др.), с ЦТУ ФТС РФ, другими органами власти позволяет МТПП заявлять о проблемах как логистических операторов, так и участников ВЭД. Сегодня к таким проблемам относятся формирование оптимальной схемы размещения таможенных постов и оказание помощи участникам ВЭД в адаптации к новым условиям.