

Первые итоги Таможенного союза

Ю. В. КОКРА, член экспертного совета Комитета по транспорту Государственной думы РФ, председатель Комиссии по вопросам транспорта и экспедирования торгово-промышленных палат Южного федерального округа



С 1 июля 2010 года был введен в действие Таможенный союз (ТС) в составе России, Беларуси и Казахстана. Таким образом, создана единая таможенная территория, что предполагает поэтапную отмену таможенного контроля на российско-белорусском и российско-казахстанском участках границы. Для дальнейшего роста товарооборота между странами необходимо создание высокоэффективной таможенно-логистической инфраструктуры и оптимизация таможенного регулирования и структуры таможенных органов.

Если российско-белорусское сотрудничество в таможенных вопросах прошло длительный исторический путь (с 1995 г.), то практическая реализация российско-казахстанского взаимодействия в таможенной сфере началась с 1 июля 2010 г.

Выгоды от формирования единого таможенного пространства России, Беларуси и Казахстана очевидны. По оценкам российских экспертов в области международной логистики, формирование ТС позволило решить следующие задачи:

- сформировалась единая таможенная территория (ЕТТ) с сохранением государственных границ стран — участниц ТС;
- дан серьезный импульс взаимной торговле, так как внутри ТС исчезли таможенные барьеры и дополнительные затраты на брокеров и оформление экспортных деклараций внутри ТС;
- увеличен до 4 месяцев срок подачи деклараций, составлявший ранее 15 дней; соответственно, бизнес, выходящий на новые рынки сбыта, получил дополнительную отсрочку;
- сокращен нормативный срок выпуска товаров в свободное обращение;
- для стран — участниц ТС отменены меры нетарифного регулирования, такие как требования лицензий, разрешений, соблюдения квот к участникам внешнеэкономической деятельности.
- на единой таможенной территории страны — члены ТС могут при наличии соответствующих документов беспопылинно перемещать как товары собственного производства, так и иностранные товары, выпущенные в свободное обращение в одной из стран — участниц ТС.

За первые 100 дней функционирования ТС объем взаимной торговли вырос на 25–30 %. Наиболее впечатляющий рост показал товарооборот между Беларуссией и Казахстаном: за 10 месяцев 2010 г. товарооборот между ними составил 419,3 млн долларов, что на 97,8 % больше по сравнению с показателями прошлого года. Этот фактор необходимо использовать для увеличения транзитного потенциала России.

В Южном федеральном округе увеличение транзитного потока грузов невозможно без развития инфраструктуры. Региональная транспортно-логистическая система должна включать в себя сеть терминально-логистических комплексов и межотраслевых информационных логистических порталов. В связи с этим на юге России необходимо объединить усилия автомобильных перевозчиков, портовиков и железнодорожников для создания в крупных транспортных узлах (Новороссийск, Ростов-на-Дону и Астрахань) современных интермодальных логистических центров, которые бы в режиме реального времени обладали информацией обо всех составляющих транспортного процесса, необходимыми полномочиями по координации грузопотоков и соответствующей материально-технической базой (накопительные терминалы, резервные площадки, подвижной состав и т. п.).

Югу России необходимы крупные инфраструктурные инвестиции. Большим центром перевалки грузов должен стать аэропортовый комплекс (хаб) «Южный» в Ростове-на-Дону. Проект его строительства включен в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» (постановление Правительства РФ от 20.05.2008 г. № 377) с

общим объемом финансирования 24,9 млрд руб. Над подготовкой к его реализации работают администрация Ростовской области совместно с Министерством транспорта РФ. Этот проект по-своему уникален для современной России, в которой пока не сложилась система хабов. По оценкам российских и французских специалистов, строительство южного хаба вблизи Ростова-на-Дону позволит сэкономить до часа летного времени на евро-азиатском транспортном плече.

Задержка грузов в российских портах значительно превышает среднеевропейские нормы. Эксперты Всемирного банка и Международной финансовой корпорации (IFC) рассчитали, что каждый день задержки (пребывания) товара в пути от ворот завода до порта снижает объем экспорта страны приблизительно на 1 %. Российскому экспорту на прохождение к порту и формальности требуется в среднем 29 дней, грузам Китая и Чили — 20 дней, экспортным товарам Европы — менее 10 дней.

В целом в Южном федеральном округе наблюдается положительная динамика по этому показателю, но для дальнейшего повышения эффективности работы транспорта, осуществляющего перевозки внешнеэкономических грузов, и сокращения сроков доставки грузов необходимо активизировать работу по обустройству пунктов пропуска через государственную границу РФ. Так, в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах большинство пунктов пропуска работают по временной схеме.

Таможенный кодекс Таможенного союза ввел новый жесткий срок на принятие решения о выпуске товаров: один рабочий день после дня регистрации декларации. В первом полугодии этот показатель составлял 90 %, в июле таких деклараций было уже около 96 %, на сегодняшний день в зоне ответственности Южного таможенного управления в течение одного дня выпускаются более 98% деклараций. Для экспортируемых товаров, к которым не применяются вывозные таможенные пошлины, данный срок составляет 4 часа. В регионе в

течение этого времени оформляются порядка 99% экспортных деклараций.

Дальнейшим шагом в данном направлении является создание центров электронного декларирования. Федеральная таможенная служба (ФТС) России приняла решение о создании с января 2011 г. таких центров в структурах Краснодарской и Ростовской таможен. Успех внедрения электронного декларирования связан с вступлением в силу Таможенного кодекса Таможенного союза. Закрепленная в нем норма об обязательном представлении электронной копии таможенной декларации позволила заинтересовать в этом институте как автомобильных перевозчиков, так и лиц, прибегающих к их услугам.

Существующая концепция таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе, должна решить задачу организации эффективной логистики товаротранспортных потоков. В рамках концепции таможенные органы приступили к практическому созданию таможенно-логистической инфраструктуры. Уже функционирует таможенно-логистический терминал (ТЛТ) «Темрюкский» в регионе ответственности Краснодарской таможни. С января 2011 г. начинается полноценное функционирование ТЛТ «Новошахтинский», на котором будет размещаться таможенный пост Несветайский Ростовской таможни. В этом же году планируется реализовать проекты ТЛТ «Донецкий» и «Волошинский» в регионе деятельности Миллеровской таможни. ФТС России одобрено предложение ФГУП «РОСТЭК» о создании ТЛТ «Самбек» с введением его в строй в 2012 г. На этом универсальном комплексе будут проходить «таможенную очистку» товары, ввезенные через автомобильные пункты пропуска, а также морской порт Таганрог Таганрогской таможни.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в регионе, интеграционные процессы в рамках Таможенного союза, широкое внедрение современных информационных технологий определяют меры по модернизации и оптимизации структуры таможенных органов. За прошедшие полтора года в структуре Южного таможенного управления (ЮТУ) ликвидированы 16 таможенных постов, значительная часть таможенных органов реорганизована.

По данным ЮТУ ФТС России, объемы импорта превысили уровень прошлого года в 1,4 раза (10,2 млрд долл.). Пере-



числения от импортных операций увеличились на 31% (69,3 млрд руб.). За 10 месяцев текущего года таможенными органами ЮТУ в федеральный бюджет перечислено 103 млрд руб. таможенных платежей, что составляет 102% от установленного значения (экспорт — 111% — 26,7 млрд руб., импорт — 99,1% — 74,6 млрд руб.). Таким образом, темпы совершения импортных операций опережают прошлогодние, однако докризисный уровень не достигнут.

В принятой стратегии развития транспорта до 2030 г. предусмотрен пакет высокоэффективных товаро-транспортных технологий. Министерство транспорта РФ планирует определить регионы для апробации пилотных высокоэффективных логистических технологий и обеспечивающей их инфраструктуры. Принципиально важно, чтобы в их число вошла Ростовская область, которая наряду с другими регионами Южного федерального округа имеет выгодное географическое положение.

Как и предполагалось, первые месяцы работы Таможенного союза потребовали координации работы многих министерств и ведомств. Профильные ведомства Белоруссии и России уже подготовили проект плана по формированию объединенной транспортной системы на 2011–2012 гг. Об этом заявил министр транспорта России Игорь Левитин на встрече с премьер-министром Белоруссии Сергеем Сидорским. «Мы будем просить правительства Бе-

лоруссии и России утвердить этот план, — сказал он. — Мы начинаем реформирование наших транспортных комплексов, унификацию тарифной политики и выход на совместные проекты». Кроме того, Игорь Левитин отметил, что Россия готовит к подписанию аналогичное соглашение с Казахстаном.

Функционирование Таможенного союза в рамках евро-азиатского экономического сообщества обусловило активизацию ввоза в Россию товаров, производимых в Казахстане. На долю этой страны в осуществлении импортных операций до 1 июля приходилось около 9% стоимости импортных операций со странами СНГ. Если среднемесячные объемы первого полугодия оценивались в 34 тыс. т., то в III квартале 2010 г. их стало в 2,2 раза больше — более 75 тыс. тонн, что составило бы 376 млн руб. таможенных платежей.

Преобразования таможенного регулирования, связанные с функционированием Таможенного союза, на текущем этапе находятся в активной фазе. В частности, с 1 января 2011 г. в государствах — членах ТС изменились правила декларирования товаров, а с 1 июля 2011 г. планируется отменить таможенный контроль на внутренних границах России и Казахстана. Однако сейчас этому серьезно препятствует отсутствие единого и полноценного информационного взаимодействия между таможенными органами Российской Федерации и Республики Казахстан.