

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, поставленную в утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 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. 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, стала Москва. Многие московские участники внешне-экономической деятельности (ВЭД) перешли в Московскую область и в другие регионы. Центральным таможенным управлением Федеральной таможенной службы Российской Федерации (ЦТУ ФТС РФ) была проделана определенная работа по подготовке вывода таможенных постов из Москвы. Существенно осложнил ситуацию кризис, поскольку именно на период реорганизации

пришлось вызванное им сокращение объемов внешнеторговых грузов.

Реализация второго этапа — реформирование таможенных органов в Московской области кажется более сложной задачей, так как таможенные органы, сокращая количество постов в Москве, имели серьезный ресурс таможенной и околотаможенной инфраструктуры за пределами столицы. За последние годы в области 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 железнодорожного транспорта 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.

Для выполнения поставленной задачи без ущерба для товародвижения необходимо применение информационных технологий, поэтому целесообразно оставить в Московской области также оформление тех или иных категорий товаров с использованием предварительного информирования, электронного декларирования через интернет.

Сегодня дорожная инфраструктура Московской области 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).

С учетом этого обстоятельства целесообразно для сокращения пробегов транспортных средств и необоснованной нагрузки на инфраструктуру упразднить места таможенного оформления на восточных направлениях, размещать посты на Северо-Западном, Западном, Юго-Западном направлениях.

На первом этапе осуществления Концепции получен опыт реформирования в Москве, а также появился новый ресурс — информационные технологии, которые все активнее внедряются в практику логистических компаний.

Укрупнение таможенных постов и повышение качества обслуживания — важные составляющие реализации поставленных задач. Для этого необходимо сбалансировать потребности Москвы и Московской области и имеющиеся ресурсы. Оценив объемы потребления необходимой для жизнедеятельности региона продукции, следует отобрать наиболее качественные ресурсы около-таможенной инфраструктуры по объективным характеристикам, например по наличию подъезда, площадки для размещения автотранспортных средств, склада класса А и выше, по использованию современных технологий обработки и досмотра, а также программного обеспечения. Помощь в решении этих задач могут оказать негосударственные организации: отраслевые ассоциации, региональные торгово-промышленные палаты.

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.

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.

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 — участники ВЭД, они активно применяют электронное декларирование. Для компаний второй группы, не проявляющих интереса к современным технологиям, самое важное — максимально близкое расположение 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 — участников 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. Следу-

ет 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.