

УДК 339.5

РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Балашова М.В., Воронина Л.И.

*Кемеровский институт (филиал) Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова,
Кемерово, e-mail: larisa_voronina@mail.ru*

Настоящая статья посвящена актуальным проблемам, поскольку в таможенной системе реализуется Концепция переноса таможенного оформления и таможенного контроля товаров в места, приближенные к государственной границе РФ. Это требует создания таможенно-логистической инфраструктуры в приграничных регионах. Важную роль для инфраструктурного развития приграничных субъектов РФ играет институт государственно-частного партнерства. Одной из серьезных проблем при реализации проектов государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере является необходимость совершенствования нормативно-правовой базы. Создание и эффективное функционирование таможенно-логистической инфраструктуры способствует повышению качества предоставления услуг и сокращению издержек участников ВЭД при осуществлении таможенного декларирования и таможенного контроля. В современных условиях развитие ГЧП-проектов в таможенной сфере становится еще более перспективным и привлекательным механизмом как для государства с точки зрения передачи части рисков по финансированию объектов таможенной инфраструктуры частному бизнесу, так и для частного сектора с целью эффективного вложения собственных средств.

Ключевые слова: таможенно-логистическая сфера, таможенно-логистический терминал, государственно-частное партнерство

DEVELOPMENT OF THE STATE-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE CUSTOMS AND LOGISTICS FIELD

Balashova M.V., Voronina L.I.

*Kemerovo Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics, Kemerovo,
e-mail: larisa_voronina@mail.ru*

This article is devoted to actual problems because the Concept of transfer of customs clearance and customs control in places to the state border of the Russian Federation implemented in the customs system. This requires the creation of customs and logistics field in cross-border regions. The Institute for state-private partnership plays an important role for infrastructure development in cross-border subjects of the Russian Federation. The need to improve the regulatory framework is one of the serious problems of the implementation of state-private partnership in customs and logistics field. The establishment and effective functioning of customs and logistics infrastructure contributes to the quality of service provision and to reduce participants of foreign economic activity costs in the implementation of customs declaration and customs control. In modern conditions the development of SPP- projects in the customs field becomes even more promising and attractive mechanism as for the state from the point of view transmission parts risks on financing objects of the customs infrastructure private business and for the private sector for the effective investment of own fund.

Keywords: customs and logistics field, customs and logistics terminal, state-private partnership

В практике зарубежных таможенных служб взаимодействие таможни и бизнеса на основе механизмов государственно-частного партнерства стало активно осуществляться после принятия международной Конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Конвенции Киото в редакции Протокола 1999 г.) и Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли Всемирной таможенной организации (2005 г.).

Актуальность и необходимость развития государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере в России обоснована в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.12.2012 г. № 2575-р), составной частью которой является Концепция таможенного оформления и тамо-

женного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ.

Усиление неравномерности инфраструктурного развития между внутренними и приграничными субъектами страны, связанности с ежегодным ростом внешнеторгового оборота Российской Федерации, обострило проблему чрезмерной транспортной нагрузки на крупные российские города. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в крупных транспортных узлах, за пределами городов с одновременным перераспределением таможенных операций между таможенными органами внутри страны и в приграничных субъектах РФ, таможенно-логистической инфраструктуры преимущественно в местах, приближенных к государственной границе, позволяет решить данную проблему.

В соответствии с Концепцией «таможенно-логистическая инфраструктура»

ра» – система таможенно-логистических объектов (комплексов и терминалов), расположенных преимущественно в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации [4].

Важную роль для инфраструктурно-го развития приграничных субъектов Российской Федерации играет институт государственно-частного партнерства (ГЧП), требующий дальнейшего развития его законодательной базы [8].

Совершенствование механизма государственно-частного партнерства предполагает создание таких законодательных условий, которые позволят частному бизнесу на возвратных условиях осуществлять инвестиционные вложения в транспортно-логистическую инфраструктуру, в том числе на условиях концессионных соглашений [2].

Реализация Концепции за счет развития и совершенствования таможенно-логистической инфраструктуры и транспортной инфраструктуры в приграничных субъектах Российской Федерации направлена на оптимизацию таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых автомобильным транспортом (до 2012 года) и железнодорожным транспортом (до 2020 года).

21.05.2010 г. ФТС России опубликовала перечень таможенно-логистических терминалов (ТЛТ), создание которых на приграничных территориях целесообразно в первоочередном порядке (таблица). Расположение ТЛТ предусмотрено в многосторонних автомобильных пунктах пропуска (МАПП), двусторонних автомобильных пунктах пропуска (ДАПП) и пунктах приема уведомлений (ППУ).

Перечень таможенно-логистических терминалов, создание которых на приграничных территориях целесообразно в первоочередном порядке*

Наименование таможни	Наименование МАПП, ДАПП	Наименование ТЛТ	Категория ТЛТ	Владелец СВХ/ Инициатор создания ТЛТ
1	2	3	4	5
Центральное таможенное управление				
Белгородская	МАПП Нехотеевка	Нехотеевский	2	ЗАО «ТЛТ Белогорье»
	МАПП Грайворон	Грайворонский	3	ООО «Контакт-Транс»
Брянская	МАПП Погар	Погарский	1	ООО «Вестлайн»
	МАПП Троебортное	Троебортно-Вский	2	ЗАО «РОСТЭК-Брянск»
	МАПП Новые Юрковичи	Новоюрковичский	1	ООО «ТерминалТамож Сервис»
Курская	МАПП Крупец	Крупецкий	2	ООО «Знамение», ЗАО «РОСТЭК-Курск»
	МАПП Суджа	Суджанский	2	ЗАО «РОСТЭК-Суджа»
Смоленская	ОТО и ТК № 6 ППУ Рудня	Руднянский	1	ООО «Терминал Евротранс-сервис»
	ОТО и ТК № 7 ППУ Красное	Красной	1	ООО «Альфа-Транс», ООО «РОСТЭК-Альфа-Транс»
Северо-Западное таможенное управление				
Выборгская	МАПП Торфяновка	Торфяновский	1	ЗАО «Восход»
	МАПП Брусничное	Брусничный	1	ООО «Выборг-Терминал», ЗАО «РОСТЭК-Выборг»
	МАПП Светогорск	Светогорский	1	ЗАО «РОСТЭК-Выборг»
Себежская	МАПП Бурачки	Бурачковский	1	ООО «РУС-СЕРВИС Терминал»
Псковская	МАПП Куничина Гора	Куничиногорский	2	ЗАО «РОСТЭК-Псков»
	МАПП Шумилкино	Шумилкинский	2	ООО «РОСТЭК-Транзит»
	МАПП Убылинка	Убылинский	1	ЗАО «РОСТЭК-Псков»
Кингисеппская	МАПП Ивангород	Ивангородский	1	ООО «Терминал и К»
Карельская	МАПП Вяртсиля	Вяртсильский	3	ЗАО «РОСТЭК-Сортавала»
Калининградская областная	МАПП Багратионовск	Багратионовский	1	ООО «Сириус»
	МАПП Мамоново	Мамоновский	2	ООО «Зап-Транс»
	МАПП Советск	Советский	1	ООО «ПКФ БВК-Инвест»

Окончание таблицы				
Южное таможенное управление				
1	2	3	4	5
Ростовская	МАПП Новошахтинск	Новошахтинский	2	ООО «Южные Транспортные Линии»
Таганрогская	МАПП Куйбышево МАПП Матвеев Курган	Матвеевокурганский	2	ООО «ТЛТ-Юг»
Миллеровская	МАПП Донецк	Донецкий	3	ООО «РОСТЭК-Интер»
Дагестанская	МАПП Яраг-Казмаляр МАПП Тагиркент-Казмаляр ДАПП Гарах	Яраг-Казмалярский	2	ЗАО «Магарамкентский консервный завод»
Уральское таможенное управление				
Курганская	МАПП Петухово	Петуховский	2	ЗАО «РОСТЭК-Курган»
Челябинская	МАПП Бугристово	Троицкий	2	ООО «С.В.Т.С-Брокер-Урал»
Сибирское таможенное управление				
Омская	МАПП Ольховка	Ольховский	2	ЗАО «РОСТЭК-Омск»
Горно-Алтайская	МАПП Ташанта	Ташантинский	3	ООО «Омега Контракт»
Алтайская	МАПП Кулунда МАПП Малиновое Озеро	Кулундинский	3	ООО «Скаф»
Забайкальская	МАПП Забайкальск	Забайкальский	1	«ТрансКонтейнер»
Дальневосточное таможенное управление				
Уссурийская	МАПП Пограничный	Пограничный	2	ООО «Терминал Гродеково»
Благовещенская	Благовещенск	Благовещенский	3	ЗАО «Торговый порт Благовещенск»

Пр и м е ч а н и е . *Представлены только ТЛТ, по которым есть данные по владельцам СВХ/инициаторам создания ТЛТ.

Понятие ТЛТ включает две составляющие: таможенную и коммерческую. К коммерческой составляющей относят осуществление услуг, связанных с транспортировкой, хранением, таможенным оформлением товаров. Для оказания коммерческих услуг на территории ТЛТ располагаются склады, офисные здания, стоянки транспортных средств и др.

К таможенной составляющей относятся операции, связанные с осуществлением таможенного декларирования и таможенного контроля товаров. Основой для формирования и развития ТЛТ является склад временного хранения (СВХ), на базе которого должен располагаться таможенный орган (таможенный пост), что позволяет эффективнее осуществлять таможенный контроль. Также для выполнения функций таможенных органов на территории ТЛТ могут создаваться таможенные склады, располагаться стационарные технические средства таможенного контроля (например, идентификационные досмотровые комплексы – ИДК), таможенные лаборатории и др.

В 2011 году продолжалась реализация Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации, вблизи 30 пунктов пропуска создана таможенно-логистическая инфраструктура для таможенного декларирования и таможенного контроля товаров. Деятельность таможенных органов, направленная на повышение качества предоставления услуг и сокращение издержек участников ВЭД, позволила сократить время на выполнение таможенных процедур в автомобильных пунктах пропуска до 18,2 минуты и увеличить долю деклараций на товары со сроком выпуска 1 день до 99,8%.

В 2012 году в приграничных регионах Российской Федерации были введены в эксплуатацию 10 таможенно-логистических терминалов, всего функционировало 37 ТЛТ. Объемы декларирования на них увеличились на 22% по сравнению с 2011 годом.

С 17 июня 2012 года введено обязательное предварительное информирование таможенных органов о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного

союза автомобильным транспортом (98 % предварительной информации представляется в таможенные органы до прибытия транспортного средства в пункт пропуска). Время, необходимое для проведения таможенными органами государственного контроля в автомобильных пунктах пропуска, составило 53 минуты. Доля деклараций на товары со сроком выпуска один день составила 99,9 % [6].

Изучение вопросов, связанных с осуществлением ГЧП-проектов в таможенно-логистической сфере, представляется весьма затруднительным в связи с отсутствием информации об инициаторах создания ТЛТ, самих проектах и статистических данных о ходе их реализации.

Рассмотрим некоторые из проектов, успех реализации которых зависит от достижения баланса интересов между государственным и частным секторами.

Одним из первых примеров ГЧП в рамках реализации Концепции переноса таможенного оформления в места, приближенные к границе, и предусматривающей вынос крупных терминалов за черту г. Москвы, стало открытие в марте 2009 г. таможенно-складского комплекса в 11 км от МКАД на автомобильной трассе М-4 при въезде в г. Домодедово в зоне деятельности Подольской таможни, таможенного поста «Павловский». Реализация проекта стала возможна благодаря эффективному сотрудничеству Федеральной таможенной службы, объединенного логистического Холдинга «STS Logistics – РЛС» и всероссийского таможенного брокера «Zoll.ru» и направлена на обеспечение более высокого уровня предлагаемых услуг, расширение их спектра и создание возможности клиентам использовать для хранения своих грузов складские комплексы класса «А» [3].

25 сентября 2012 года был осуществлен запуск Проекта по упрощенному порядку перемещения транспортных средств международной перевозки на МАПП Куничина Гора – Койдула. В рамках проекта определена технология взаимодействия сотрудников таможенного поста МАПП Куничина Гора Псковской таможни и Псковского акцизного таможенного поста Центральной акцизной таможни, в зоне деятельности которого находится СВХ «Миком», отвечающий требованиям современной логистики и позволяющий государственным органам осуществлять необходимый контроль при минимизации затруднений для бизнес-операций.

Одним из ключевых партнеров Федеральной таможенной службы в этом проекте выступила Ассоциация европейского бизнеса, которая оказала содействие в про-

ведении переговоров с участниками внешнеэкономической деятельности – грузовладельцами. Реализация данного проекта способствует уменьшению издержек и сокращению времени на перемещение товаров участниками ВЭД при ввозе на таможенную территорию Таможенного союза [9].

В Псковской области реализуются восемь проектов по строительству таможенно-логистических комплексов. Строительство пяти терминалов вблизи международных автомобильных пунктов пропуска «Убылинка», «Шумилкино» и «Бурачки» уже завершено. Псковские ТЛТ оборудованы зонами временного хранения товаров под таможенным контролем, помещениями с техникой для радиационного контроля и холодильным оборудованием для грузов, требующих особых условий хранения. Терминалы располагают кабинетами для специалистов фитосанитарной и ветеринарной служб, дополнительными объектами инфраструктуры для отдыха и работы участников ВЭД. Частные инвестиции в каждый терминал составили от 300 млн до полумиллиарда руб. [7].

Серьезной проблемой при реализации проектов ГЧП в таможенно-логистической сфере является необходимость совершенствования нормативно-правовой базы по данному направлению. Так, в марте 2010 года «в целях совершенствования структуры таможенных органов» ФТС России были закрыты Выборгский и Пискаревский терминалы. Терминал «Пискаревский» был построен по самым современным технологиям, инвестиции ООО УК «Трансфера» составили 52 млн долл. США. Одним из крупнейших в регионе был терминал «Осиновая роща», принадлежащий корпорации «Стерх», на котором размещался таможенный пост «Выборгский», где в 2009 году оформлялось 280 грузовиков в день (до кризиса – 900). После закрытия владельцам терминалов потребовались дополнительные средства на перепрофилирование, а сроки окупаемости проектов таможенно-логистических комплексов составляют 8–10 лет [5].

Среди основных проблем в развитии ГЧП в таможенно-логистической сфере следует отметить необходимость выстраивания конструктивных и взаимовыгодных взаимоотношений между бизнесом и государством в лице органов ФТС в плане долгосрочного сотрудничества. Пока такая форма взаимодействия бизнеса и власти является новой и только складывающейся в таможенно-логистической сфере, недостаточно формализованной и слабо регулируемой в экономико-правовом контексте, а формирование цивилизованных партнер-

ских отношений и институтов взаимодействия бизнеса и власти представляется важной и первоочередной задачей [1].

На наш взгляд, ГЧП в системе таможенно-логистических отношений является весьма перспективным и привлекательным механизмом как для государства с точки зрения передачи части рисков по финансированию объектов таможенной инфраструктуры частному бизнесу, так и для частного сектора с целью эффективного вложения собственных средств.

Список литературы

1. Клещевский Ю.Н., Кудряшова И.А., Колеватова А.В. Кластеризация малого и среднего предпринимательства в пищевой промышленности как фактор продовольственной безопасности страны // Техника и технология пищевых производств. – 2014. – № 4 (35). – С. 152–158.
2. Никитенко С.М., Патракова Л.П., Гоосен Е.В. Реализация совместных инновационных проектов бизнеса и местной власти как фактор устойчивого экономического развития муниципального образования // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – № 24. – С. 17–26.
3. «Объединенная таможенно-логистическая компания» – пример государственно-частного партнерства по реализации новой таможенной концепции. URL: http://www.setcorp.ru/main/pressrelease.phtml?news_id=22086 (дата обращения: 20.12.2015).
4. Письмо ФТС РФ от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 «О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации»». URL: <http://www.tks.ru/news/law/2009/09/09/0005> (дата обращения: 20.12.2015).
5. Реализация концепции переноса таможенного оформления на границы. URL: <http://www.alta.ru/articles/18105/> (дата обращения: 20.12.2015).
6. Сведения о деятельности ФТС России «Таможенная служба Российской Федерации за 2011 г., 2012 г.» URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 20.12.2015).
7. 04.07.2012 Создание ТЛТ. Российская Газета. URL: <http://www.alta.ru/articles/21417> (дата обращения: 20.12.2015).

8. Формирование эффективных механизмов инновационного развития экономики региона / С.М. Никитенко, А.П. Мухин, Л.П. Патракова, Е.В. Гоосен. – Кемерово: ООО «Сибирская издательская группа», 2009. – 219 с.

9. ФТС России открыла зеленый коридор на эстонской границе для автовозов. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 20.12.2015).

References

1. Kleshhevskij Ju.N., Kudrjashova I.A., Kolevatova A.V. Klasterizacija malogo i srednego predprinimatelstva v pishhevoj promyshlennosti kak faktor prodovolstvennoj bezopasnosti strany // Tehnika i tehnologija pishhevyyh proizvodstv. 2014. no. 4 (35). pp. 152–158.
2. Nikitenko S.M., Patrakova L.P., Goosen E.V. Realizacija sovместnyh innovacionnyh proektov biznesa i mestnoj vlasti kak faktor ustojchivogo jekonomicheskogo razvitija municipalnogo obrazovaniya // Regionalnaja jekonomika: teorija i praktika. 2009. no. 24. pp. 17–26.
3. «Obedinennaja tamozhenno-logisticheskaja kompanija» primer gosudarstvenno-chastnogo partnerstva po realizacii novoj tamozhennoj koncepcii. URL: http://www.setcorp.ru/main/pressrelease.phtml?news_id=22086 (data obrashhenija: 20.12.2015).
4. Pismo FTS RF ot 21 avgusta 2009 goda no. 21-50/39656 «O napravlenii Koncepcii (vmeste s «Koncepciej tamozhennogo oformlenija i tamozhennogo kontrolja tovarov v mestah, priblizhennyh k gosudarstvennoj granice Rossijskoj Federacii»»). URL: <http://www.tks.ru/news/law/2009/09/09/0005> (data obrashhenija: 20.12.2015).
5. Realizacija koncepcii perenosa tamozhennogo oformlenija na granicy. URL: <http://www.alta.ru/articles/18105/> (data obrashhenija: 20.12.2015).
6. Svedeniya o dejatelnosti FTS Rossii «Tamozhennaja sluzhba Rossijskoj Federacii za 2011 g., 2012 g.» URL: <http://www.customs.ru> (data obrashhenija: 20.12.2015).
7. 04.07.2012 Sozdanie TLT. Rossijskaja Gazeta. URL: <http://www.alta.ru/articles/21417> (data obrashhenija: 20.12.2015).
8. Formirovanie jeffektivnyh mehanizmov innovacionnogo razvitija jekonomiki regiona / S.M. Nikitenko, A.P. Muhin, L.P. Patrakova, E.V. Goosen. Kemerovo: ООО «Sibirskaja izdatelskaja gruppa», 2009. 219 p.
9. FTS Rossii otkryla zelenyj koridor na jestonskoj granice dlja avtovozov. URL: <http://www.customs.ru> (data obrashhenija: 20.12.2015).