

УДК 339.5(571.6)

СОСТОЯНИЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ КАК УСЛОВИЕ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

Шарошенко И.В.

*ГКОУ ВО «Российская таможенная академия», Владивостокский филиал,
Владивосток, e-mail: irinochka003@inbox.ru*

Актуальность статьи обусловлена ростом требований к уровню обустройства пунктов пропуска, так как оснащённость создаёт конкурентоспособность национальных транспортных систем и возможности для развития внешней торговли. В данном исследовании обобщены требования к уровню обустройства пунктов пропуска, закреплённые национальным, наднациональным законодательством, в частности требования рамочных стандартов ВТамО по оснащению и обустройству пунктов пропуска, требования Решений комиссии Таможенного союза и ЕЭК для обеспечения эффективного государственного контроля в пунктах пропуска. В целях проведения исследования обоснован выбор объектов анализа – это наиболее значимые пункты пропуска Дальнего Востока России разных видов международных сообщений. Из морских выбраны пункты пропуска Находкинской таможни: МПП Восточный и МПП Находка и МПП Владивосток – Владивостокской таможни; из автомобильных выбраны пункты пропуска Уссурийской таможни: ДАПП Марково, МАПП Краскино, ДАПП Полтавка, МАПП Пограничный. В статье произведён анализ пропускной способности выбранных пунктов пропуска Дальнего Востока России, а также соответствия их обустройства современным требованиям и перспективным направлениям развития таможенной инфраструктуры региона. Сделаны выводы по результатам анализа соответствия автомобильных и морских пунктов пропуска техническим схемам, которыми они должны быть оборудованы. Сформулирован вывод об основных проблемах оснащённости исследованных пунктов пропуска. Для подготовки выводов о направлениях развития пунктов пропуска автором выделены наиболее значимые перспективы развития таможенной инфраструктуры Дальнего Востока, которые должны привести к росту пассажиропотока, грузопотока и способствовать активизации внешнеторговой деятельности региона. В статье представлены некоторые варианты развития инфраструктуры и повышения эффективности таможенного администрирования: в морских пунктах пропуска – это внедрение разработанной ФТС России модели совершения операций в морских портах, которая позволяет производить учёт всех операций в порту при прибытии груза; в автомобильных пунктах пропуска – это модель «интеллектуального» пункта пропуска на основе автоматизации процессов совершения таможенных операций и процедур.

Ключевые слова: таможенная инфраструктура, пункты пропуска, пропускная способность, таможенный контроль, технологические схемы, грузопоток, пассажиропоток, модель «интеллектуального» пункта пропуска

THE STATE OF CHECKPOINTS IN RUSSIA'S FAR EAST AS A CONDITION OF THE REGION'S ECONOMIC DEVELOPMENT

Sharoshchenko I.V.

*State Treasury Educational Institution of Higher Education «Russian Customs Academy»,
Vladivostok Branch, Vladivostok, e-mail: irinochka003@inbox.ru*

The relevance of the article is due to the increasing requirements for the level of clearance of checkpoints, as equipment creates competitiveness of national transport systems and opportunities for the development of foreign trade. This study summarizes the requirements for the level of settlement of checkpoints, enshrined in national, supranational legislation, in particular, the requirements of the framework standards of the WTAO for the equipment and arrangement of checkpoints, the requirements of the Decisions of the Commission of the Customs Union and the EEC to ensure effective state control at checkpoints. In order to conduct the study, the choice of analysis sites is based on the most significant checkpoints of the Russian Far East of various types of international communications: from the sea – selected checkpoints Nakhodkin customs: WFP East and WFP Nakhodka and WFP Vladivostok – Vladivostok Customs, from the automotive – selected checkpoints Ussuri customs: DAPP Markovo, MAPP Kraskino, DAPP Poltavka, MAPP Border. The article analyzes the capacity of the selected checkpoints of the Far East of Russia, as well as the compliance of their arrangement with modern requirements and promising directions for the development of the region's customs infrastructure. Conclusions have been drawn from the analysis of the compliance of road and sea checkpoints with the technical schemes to be equipped with them. The conclusion about the main problems of equipping the researched checkpoints to prepare conclusions about the directions of the development of checkpoints, the author highlighted the most significant prospects for the development of the customs infrastructure of the Far East, which should lead to an increase in passenger traffic, cargo flow and contribute to the revitalization of foreign trade activities in the region. The article presents some options for the development of infrastructure and efficiency of customs administration: at sea checkpoints – this is the introduction of the model developed by the FTS of Russia to carry out operations in seaports, which allows to keep records of all operations in the port when the cargo arrives; at road checkpoints, it is a model of «smart» checkpoint based on automation of customs operations and procedures.

Keywords: customs infrastructure, checkpoints, bandwidth, customs control, technological schemes, cargo flow, passenger flow, model of «smart» checkpoint

Актуальность данной темы обусловлена возрастающей ролью таможенной инфраструктуры в целом и пунктов пропуска в частности, в связи с глобальными

процессами интеграции и сотрудничества государств, необходимостью повышения качества администрирования грузопотоков и повышения комфортности ведения ВЭД.

Объекты таможенной инфраструктуры призваны создать условия для быстрого и качественного осуществления государственного контроля, в том числе таможенного контроля товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС и вывозимых из РФ.

По мнению Р.В. Давыдова, основными резервами повышения показателей облегчения мировой торговли может быть именно совершенствование инфраструктуры морских портов, модернизация автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска, что позволит координировать работу всех органов государственного контроля, а также портовых служб и стивидорных компаний, организаций, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела [1].

Целью настоящей статьи является анализ пропускной способности отдельных пунктов пропуска Дальнего Востока России, а также соответствия их обустройства современным требованиям и перспективным направлениям развития таможенной инфраструктуры региона.

Материалы и методы исследования

Эмпирический материал данного исследования составляют ежеквартальные отчеты, доклады, статистические данные отдела организации функционирования пунктов пропуска и взаимодействия с контрольными органами и данные официального сайта Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ).

Результаты исследования и их обсуждение

Требования к уровню обустройства пунктов пропуска закреплены национальным,

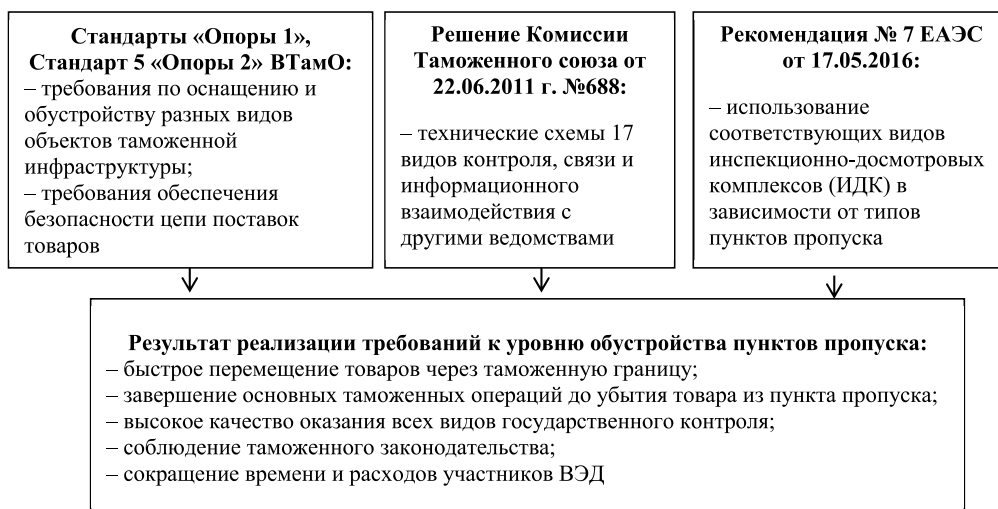
наднациональным законодательством, а также требованиями международной практики таможенного администрирования (рисунок).

Так, вступление во ВТамО обязывает таможенные органы России постоянно совершенствовать инфраструктуру и обеспечивать высокий уровень обустройства пунктов пропуска. Основным документом, регламентирующим требования к таможенной инфраструктуре, являются рамочные стандарты ВТамО, которые прописывают набор требований по оснащению и обустройству разных видов объектов таможенной инфраструктуры, в том числе и пунктов пропуска, и необходимость ее развития [2].

Согласно же Решениям комиссии Таможенного союза для обеспечения эффективного государственного контроля в пунктах пропуска должны функционировать *технические схемы 17 видов контроля*, а также связи и информационного взаимодействия с другими ведомствами [3]. Анализ на соответствие данным требованиям произведен далее и представлен в табл. 1 и 2 настоящей статьи.

Кроме того, ЕЭК рекомендует государствам-членам ЕАЭС в целях организации таможенного контроля использование разных видов инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) в зависимости от типов пунктов пропуска [4].

Таким образом, степень обустройства пунктов пропуска должна обеспечивать выполнение всех функций государственного контроля и быстрое перемещение товаров через таможенную границу, а совершенствование их оснащения является одним из приоритетных направлений развития таможенной службы государства.



*Требования к уровню обустройства пунктов пропуска товаров
через таможенную границу и результат их выполнения*

Объектом исследования в настоящей статье выбраны наиболее значимые пункты пропуска Дальнего Востока России разных видов международных сообщений.

По состоянию на 04.06.2018 в регионе деятельности ДВТУ расположены 63 пункта пропуска (далее – ПП), из них функционирующими являются только 46. Больше количество ПП находятся в зоне ответственности Хабаровской и Уссурийской таможен (по 8 ПП), наименьшее – в Биробиджанской и Камчатской таможнях (по 2 ПП) [5].

ИДК размещены лишь в 6 пунктах пропуска (в зоне ответственности Владивостокской таможни – 2, Уссурийской таможни – 3, Биробиджанской таможни – 1) [6].

Пункты пропуска региона загружены не равномерно. Через 8 пунктов пропуска Уссурийской таможни проходит самый большой пассажиропоток (39,28% в 2017 г., 35,85% в 2018 г.), а через такое же количество пунктов пропуска Хабаровской таможни только 11,39% в 2017 г. и 10,59% в 2018 г. пассажиропотока, что объясняется сезонностью в работе. Через пункты пропуска Владивостокской таможни перемещалось 21,07% в 2017 г. и 25,57% в 2018 г. пассажиропотока соответственно.

Для детального изучения степени обустройства и уровня нагрузки из всех ПП Дальнего Востока, как уже отмечалось, выбраны наиболее значимые пункты пропуска, разных видов международных сообщений. Из морских выбраны пункты пропуска Находкинской таможни: МПП Восточный и МПП Находка и МПП Владивосток – Владивостокской таможни, из автомобильных выбраны пункты пропуска Уссурийской таможни: ДАПП Марково, МАПП Краскино, ДАПП Полтавка, МАПП Пограничный.

За период 2017–2019 гг. общее количество грузовых транспортных средств, прибывших в МПП Восточный, возросло на 7,92% (с 1099 до 1186 соответственно), как следствие, выросло количество товарных партий, подлежащих иным видам контроля (санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного и ветеринарного), досмотру и осмотру. Возросло и количество морских судов, оформленных в ночное время, на 5,27% (с 531 до 559). При этом пропускная способность МПП Восточный была освоена не более чем на одну треть (в 2017 г. составляла только 32%, в 2018 г. – 28%, за 1 кв. 2019 г. – 29%).

За период 2017–2019 гг. общее количество грузовых транспортных средств, прибывших на территорию МПП Находка, снизилось на 8,87% (с 1702 до 1551 соот-

ветственно). Из всех прибывших морских судов оформлены в ночное время более 44%. Пропускная способность МПП Находка была освоена в 2017 г. на 55%, в 2018 г. – на 51%, за 1-е полугодие 2019 г. – на 65%.

За период 2017–2019 гг. общее количество грузовых транспортных средств, прибывших на территорию МПП Владивосток, возросло на 250,17% (с 1154 до 2887 соответственно). На количество оформленных в ночное время судов приходится более 35%. Пропускная способность МПП Владивосток была освоена в 2017 г. только на 47%, в 2018 г. – на 52%, за 2019 г. – более 65%.

Причиной изменения количества грузовых транспортных средств, кроме общеэкономических причин, является концентрация декларирования товаров, перемещаемых морским транспортом во Владивостокском таможенном посту (ЦЭД) Владивостокской таможни.

Все три пункта пропуска укомплектованы техническими средствами таможенного контроля, прототипом портала «Морской порт». Применение принципа «единого окна» дает возможность перевозчику при прибытии товаров и транспортных средств на единую таможенную территорию ЕАЭС представлять должностному лицу таможенного органа документы, необходимые для осуществления всех видов государственно-го контроля.

Обмен данными между таможенными органами и другими государственными контрольными органами в пунктах пропуска производится путем информационного взаимодействия с использованием электронных средств обработки и передачи данных. Но практически во всех морских пунктах пропуска Приморского края отсутствуют системы, позволяющие осуществлять таможенный контроль без участия должностных лиц таможенных органов на борту судна и осуществлять таможенное наблюдение за погрузо-разгрузочными работами.

Как показал сравнительный анализ, из 17 технических схем, которыми должны быть оборудованы пункты пропуска, о чем говорилось ранее, МПП Восточный оснащен только 12, МПП Находка – только 10, МПП Владивосток – только 14, что существенно ограничивает пропускную способность ПП (табл. 1).

Сравнительный анализ соответствия АПП требованиям показал, что из 17 технических схем, которыми должны быть оборудованы пункты пропуска, ДАПП Марково оснащен только 7, МАПП Краскино – 6, МАПП Пограничный – 10, ДАПП Полтавка – 11 (табл. 2).

Таблица 1

Результат сравнительного анализа соответствия
техническим схемам исследуемых морских пунктов пропуска
(согласно Решению Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 г. № 688)

Технические схемы 17 видов контроля	МПП Вос- точный	МПП На- ходка	МПП Вла- дивосток
1) паспортного (пограничного контроля)	+	+	+
2) бесконтактного измерения температуры тела лиц	+	+	+
3) обеспечения карантинного фитосанитарного контроля (надзора) и обеззараживания подкарантинной продукции	-	-	-
4) очистки и дезинфекции транспортных средств	-	-	+
5) обеспечения ветеринарного контроля (надзора)	-	-	+
6) определения весогабаритных параметров	-	-	-
7) осмотра (досмотра) лиц, багажа и ручной клади	+	-	+
8) осмотра (досмотра) транспортных средств и товаров	+	+	+
9) радиационного контроля	+	+	+
10) сбора и уничтожения (утилизации) биологических отходов	+	-	+
11) контроля и управления доступом и охранной сигнализации	+	+	+
12) связи и информационных технологий	+	+	+
13) телевизионного наблюдения (видеонаблюдения)	+	+	+
14) пожарной сигнализации	+	+	+
15) инженерных средств охраны	+	+	+
16) информационного взаимодействия	+	+	+
17) резервного электропитания	-	-	-

Примечание. Составлено автором по результатам работы с Приложением к письму от 04.06.2018 № 12-03-11/07925 и Приложением к письму от 29.03.2018 № 12-03-11/04556.

Таблица 2

Результат сравнительного анализа соответствия
техническим схемам исследуемых автомобильных пунктов пропуска
(согласно Решению Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 г. № 688)

Технические схемы 17 видов контроля	ДАПП Марково	МАПП Краскино	МАПП По- граничный	ДАПП Полтавка
1) паспортного (пограничного контроля)	+	+	+	+
2) бесконтактного измерения температуры тела лиц	+	+	+	+
3) обеспечения карантинного фитосанитарного контроля (надзора) и обеззараживания подкарантинной продукции	-	-	-	-
4) очистки и дезинфекции транспортных средств	-	-	-	-
5) обеспечения ветеринарного контроля (надзора)	+	+	+	+
6) определения весогабаритных параметров	-	-	-	-
7) осмотра (досмотра) лиц, багажа и ручной клади	+	+	+	+
8) осмотра (досмотра) транспортных средств и товаров	+	-	+	+
9) радиационного контроля	+	+	+	+
10) сбора и уничтожения (утилизации) биологических отходов	-	-	-	-
11) контроля и управления доступом и охранной сигнализации	-	-	-	-
12) связи и информационных технологий	+	+	+	+
13) телевизионного наблюдения (видеонаблюдения)	-	-	-	+
14) пожарной сигнализации	-	-	+	+
15) инженерных средств охраны	-	-	+	+
16) информационного взаимодействия	-	-	-	-
17) резервного электропитания	-	-	+	+

Примечание. Составлено автором по результатам работы с Приложением к письму от 04.06.2018 № 12-03-11/07925 и Приложением к письму от 29.03.2018 № 12-03-11/04556.

Во всех автомобильных пунктах пропуска используется автоматизированная система таможенного оформления и таможенного контроля в пограничных пунктах пропуска.

При этом во всех АПП не обеспечивается возможность раздельного проведения государственного контроля лиц и автотранспортных средств независимо друг от друга в двух направлениях движения (въезд и выезд).

Слабая техническая оснащенность пунктов пропуска является серьезным сдерживающим фактором повышения их пропускной способности и приводит к дисбалансу грузопотока и неравномерной нагрузке на пункты пропуска региона. По данным ДВТУ, самые низкие показатели загрузки пропускной способности наблюдаются по МАПП Краскино: по результатам 2019 г., проектная пропускная способность по пропущенным грузовым транспортным средствам загружена на 70,69%, по пассажирским транспортным средствам – на 54,05%, по количеству пропущенных физических лиц – только на 39,65%.

Самые высокие показатели загрузки, по результатам 2019 г., отмечены в МАПП Пограничный. Так, проектная пропускная способность МАПП Пограничный по пропущенным грузовым транспортным средствам превышена на 14,88%, по пассажирским транспортным средствам превышена на 182,92%, а по количеству пропущенных физических лиц составляет 92,64%.

Как показал анализ, основными проблемами оснащенности АПП являются отсутствие современной транспортной инфраструктуры электронного учета автотранспортных средств, возможности автоматического определения габаритных размеров автотранспортных средств; интегрированной информационной системы и системы часофикации; системы телевизионного (видео) наблюдения с функцией видеорегистрации по периметру пункта пропуска. Такой низкий уровень оснащения пунктов пропуска приводит к длительному времени ожидания очереди для пересечения границы в пунктах пропуска и препятствует развитию внешнеторговой деятельности региона, туризма и реализации существующего экономического и социального потенциала Дальнего Востока.

На сегодняшний день развитию и повышению эффективности системы пунктов пропуска в России уделяется большое внимание [7]. Основными направлениями развития таможенной инфраструктуры являются реконструкция или строитель-

ство служебно-производственных зданий в рамках федеральных и ведомственных программ; приобретение объектов за счет средств федерального бюджета; привлечение инвестиций для вовлечения в хозяйственный оборот недостроенных объектов и земельных участков и др. [8].

Задача по развитию пунктов пропуска Дальнего Востока России является одной из перспективных, так как это во многом определяет развитие торгово-экономических отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

К наиболее значимым перспективам развития таможенной инфраструктуры Дальнего Востока, которые должны привести к росту пассажиропотока и грузопотока и будут способствовать активизации внешнеторговой деятельности региона, можно отнести:

- строительство моста Благовещенск – Хэйхэ (Китай). Предполагается, что пропускная способность мостового перехода составит в сутки 630 грузовых автомобилей, 164 автобуса, 68 легковых автомобилей и около 5,5 тысячи человек [9];

- реконструкцию моста через Бирю в г. Биробиджане за счет средств федерального бюджета Еврейского автономного округа (на его реконструкцию выделяется 350 млн руб.), срок окончания работ – 2021 г. [10];

- строительство грузопассажирского пункта пропуска на острове Большой Уссурийский [11];

- развитие международных транспортных коридоров «Приморье – 1» и «Приморье – 2». Маршрут перевозочного процесса в регионе деятельности МТК «Приморье-1» – это контейнерные перевозки между северо-восточными провинциями Китая и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. МТК «Приморье-2» – это маршрут для контейнерных перевозок между провинцией Цзилинь и портами Славянка, Зарубино и Посьет.

Заключение

Развитие таможенной инфраструктуры Дальнего Востока позволит увеличить грузооборот, создать рабочие места, совершенствовать взаимодействие в международных цепях поставок, таким образом, обеспечит активизацию внешнеторговой и туристской деятельности региона.

В этой связи задача таможенных органов состоит в обеспечении высокого качества контроля и при этом быстрого движения товаров и грузов по транспортным коридорам региона. Решение таких задач возможно только при развитии и современ-

ном обустройстве объектов таможенной инфраструктуры [12]. В этой связи необходимо улучшение оснащения и обустройства автомобильных пунктов пропуска, увеличение их пропускной способности и создание условий для обеспечения качества таможенного контроля за перемещением товаров и пассажиров.

В целях обеспечения качества проведения таможенных операций и таможенного контроля требуется совершенствование применения комплекса программных средств ФТС России «Портал «Морской порт», что ускорит взаимодействие с должностными лицами Россельхознадзора и Роспотребнадзора. Следующим шагом развития инфраструктуры и повышения эффективности таможенного администрирования в морских пунктах пропуска может быть внедрение разработанной ФТС России модели совершения операций в морских портах. Данная модель разработана на основе лучших мировых практик и, по сути, предполагает интегрирование взаимодействия таможенных органов, иных государственных органов, участников ВЭД, уполномоченных экономических операторов и других организаций, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, в единую комплексную программу автоматизации контроля логистических цепочек. Такая модель позволит отследить все совершаемые операции в морских портах: погрузо-разгрузочные работы, действия представителей морских перевозчиков, операторов морских терминалов, экспедиторов, таможенных представителей, государственных контролирующих органов.

В рамках национального проекта «Международная кооперация и экспорт» ФТС России производится разработка модели «интеллектуального» пункта пропуска. Основой функционирования модели «интеллектуального» пункта пропуска должна стать единая для всех государственных органов и участников ВЭД информационная система, в которую будут интегрированы технические средства объективного контроля, и основные технологические процессы будут осуществляться без участия должностных лиц. Такая модель функционирования послужит стимулом для развития партнерских отношений с добросовестными участниками ВЭД на принципах открытости, бесконтактности и доверия.

Такой подход к совершенствованию обустройства пунктов пропуска позволит за-

вершать основные таможенные операции до убытия товара из пункта пропуска, сократить время и расходы участников ВЭД, что в значительной степени послужит развитию внешней торговли и экономики региона.

Список литературы

1. Давыдов Р.В. Отечественная и международная практика оценки деятельности таможенных администраций // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 1. С. 9–20.
2. Официальный сайт ВТамО. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.wcoomd.org/> (дата обращения: 09.08.2020).
3. О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза: решение Комиссии Таможенного союза от 22.06.2011 № 688 (ред. от 03.03.2017). КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.08.2020).
4. Об общих положениях об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использовании: рекомендация № 7 ЕАЭС от 17.05.2016. АльфаСофт. Все для декларантов и участников ВЭД. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/> (дата обращения: 07.08.2020).
5. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления. [Электронный ресурс]. URL: <http://dvtu.customs.gov.ru/folder/164232?page=2> (дата обращения: 05.08.2020).
6. Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления. [Электронный ресурс]. URL: <http://dvtu.customs.gov.ru/document/text/212951> (дата обращения: 05.08.2020).
7. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 330 (ред. от 31.03.2020) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности» (опубликовано на Официальном интернет-портале правовой информации. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 05.08.2020).
8. О решении коллегии ФТС России от 25.05.2017 «О комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года»: приказ ФТС России от 27.06.2017 № 1065. КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 05.08.2020).
9. Завершено строительство моста в Китай через Амур. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/11/29/reg-dfo/zaversheno-stroitelstvo-transgranichnogo-mosta-blagoveshchensk-hejhe.html>. (дата обращения: 05.08.2020).
10. Автомобильный мост через реку Бирю в Биробиджане реконструируют к 2021 году. Информационное агентство РЖД-Партнер.ру. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/avtomobilnyy-most-cherez-reku-biru-v-birobidzhane-rekonstruiuyut-k-2021-godu/> (дата обращения: 05.08.2020).
11. Проект концепции развития острова Большой Усурийский представят к августу // РИАНовости. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20190620/1555720927.html> (дата обращения: 05.08.2020).
12. Булавин В.И. Умная таможня, искусственный интеллект и законопослушный бизнес // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2019. № 9. С. 3–9.