

УДК 339.5

***НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОКОЛОТАМОЖЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ РФ (НА ПРИМЕРЕ СКЛАДОВ) С УЧЁТОМ
ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА***

Лузгина Ю. В.

к.э.н., доцент,

Сибирский государственный университет путей сообщения

г. Новосибирск, Россия

Аннотация

Деятельность почти любой экономической организации не может осуществляться без соответствующей инфраструктуры. Таможенные органы – далеко не исключение. Развитие таможенной, а так же околотаможенной инфраструктуры является одной из задач стратегии развития таможенной службы России до 2030 года.

В статье дана характеристика содержания околотаможенной инфраструктуры, представлены объекты и организации в ее составе; проанализировано состояние околотаможенной инфраструктуры в России на сегодняшний день; выявлены преимущества китайской околотаможенной инфраструктуры; сформированы предложения по совершенствованию отечественной околотаможенной инфраструктуры с учётом опыта КНР.

Ключевые слова: околотаможенная инфраструктура, Россия, Китай, таможенные представители, таможенно-логистический терминал, товарооборот.

***DIRECTIONS FOR IMPROVING THE CUSTOMS INFRASTRUCTURE OF
THE RUSSIAN FEDERATION (ON THE EXAMPLE OF WAREHOUSES)
TAKING INTO ACCOUNT FOREIGN EXPERIENCE***

Luzgina Yu. V.

PhD, Associate Professor,

Siberian State Transport University

Novosibirsk, Russia

Annotation

The activities of almost any economic organization cannot be carried out without an appropriate infrastructure. Customs authorities are far from an exception. The development of customs, as well as near-customs infrastructure is one of the objectives of the development strategy of the Customs Service of Russia until 2030.

The article describes the content of the near-customs infrastructure, presents the objects and organizations in its composition; analyzes the state of the near-customs infrastructure in Russia today; identifies the advantages of the Chinese near-customs infrastructure; forms proposals for improving the domestic near-customs infrastructure, taking into account the experience of the PRC.

Keywords: customs infrastructure, Russia, China, customs representatives, customs and logistics terminal, trade turnover.

От реализации задачи, связанной с развитием околотаможенной инфраструктуры зависит эффективность осуществления таможенной деятельности: простота перемещения товаропотоков через таможенную границу, скорость осуществления таможенных операций, качество таможенного контроля. Интерес представляет также зарубежный опыт в данной области и Китай – как один из главных торговых партнеров России и экономически развитая страна – может передать соответствующий опыт.

В соответствие со статьей 353 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, «к таможенной инфраструктуре относятся здания, сооружения, помещения, открытые площадки, оснащенные техническими

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

средствами таможенного контроля, инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения, и объекты социального назначения, обеспечивающие деятельность таможенных органов» [1]. Перечисленные элементы таможенной инфраструктуры могут принадлежать как государству, так и коммерческим организациям. Во втором случае речь идет об околотаможенной инфраструктуре как составной части таможенной инфраструктуры.

Околотаможенная инфраструктура - коммерческие организации и их структурные подразделения, создаваемые для выполнения представительских, логистических, информационных, финансовых и других посреднических операций в таможенной сфере и способствующие повышению эффективности взаимодействия непосредственных участников внешнеэкономической деятельности с таможенными органами (организации, работающие в таможенной сфере и являющиеся посредниками между участниками ВЭД и таможенными органами).

В настоящее время околотаможенная инфраструктура в своем составе охватывает следующие инфраструктурные объекты и организации: таможенных представителей; склады временного хранения; таможенные склады; свободные склады; перевозчиков, в том числе таможенных перевозчиков; таможенно-терминальные комплексы; магазины беспошлинной торговли; банки и иные кредитные организации; страховые компании; специализированные платежные системы; посты ветеринарного контроля; организации, имеющие право проводить независимые экспертизы товаров и технологий в целях экспортного контроля; центры сертификации; уполномоченные организации по сбору авторских вознаграждений с импортеров аудио- и видеотехники и др. Особое место в этом ряду занимают уполномоченные экономические операторы (рис.1).



Рис. 1 - Объекты и организации-представители околотаможенной инфраструктуры (составлено автором)

Реестры лиц-субъектов околотаможенной инфраструктуры, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела опубликованы на официальном сайте ФТС России. Так, на сегодняшний день активно 1469 таможенных представителей, 4 владельцев свободных складов, 646 владельцев складов временного хранения, 965 таможенных перевозчиков [2], 179 владельцев магазинов беспошлинной торговли, 258 владельцев таможенных складов [3] (рис.2). Из этого следует, что наиболее активными субъектами околотаможенной инфраструктуры являются таможенные представители, что свидетельствует о процессуальной сложности таможенного оформления с точки зрения декларирования товаров.

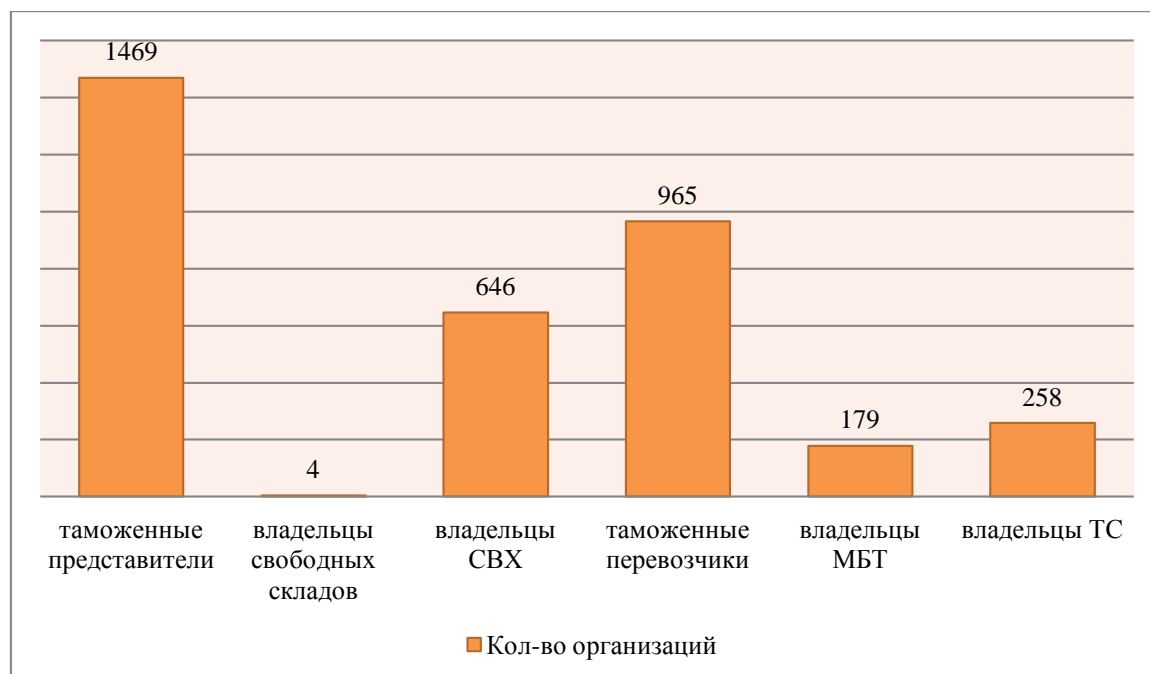


Рис. 2 - Количество организаций-субъектов околотаможенной инфраструктуры по виду деятельности (составлено автором по данным реестров)

Отдельного упоминания заслуживают такие объекты околотаможенной инфраструктуры как таможенно-логистические терминалы (далее – ТЛТ). ТЛТ представляет собой комплекс зданий, сооружений, которые территориально объединены в единое целое, в пределах чего осуществляется оказание услуг, связанных с совершением таможенных операций товаров, их хранением, и транспортировкой вглубь страны, расположенных в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Таможенно–логистический центр представляет собой сетевой мультимодальный технологический комплекс, который включает в себя группу специализированных и универсальных терминалов, а также необходимые элементы инженерной, транспортной и административной инфраструктуры для обслуживания транзитных и региональных грузопотоков, позволяющий на основе реализации современных логистических технологий предоставить

участникам перевозочного процесса комплекс услуг добавленной стоимости [4].

На сегодняшний день на территории Российской Федерации функционируют 54 таможенно-логистических терминала (далее – ТЛТ), значительная часть которых сосредоточена в европейской части России. С учетом размеров территории нашего государства, а также сложных геополитических условий и перемещения основных грузопотоков из европейской части России в сторону Востока, возникает необходимость в формировании сети таможенных терминалов в этой части страны. При этом пропускная способность европейских ТЛТ (42) составляет в сумме 9157 машиномест, что на 119% больше, чем совокупная пропускная способность ТЛТ, расположенных в азиатской части России (12) – 4175 машиномест (рис.1) [5].

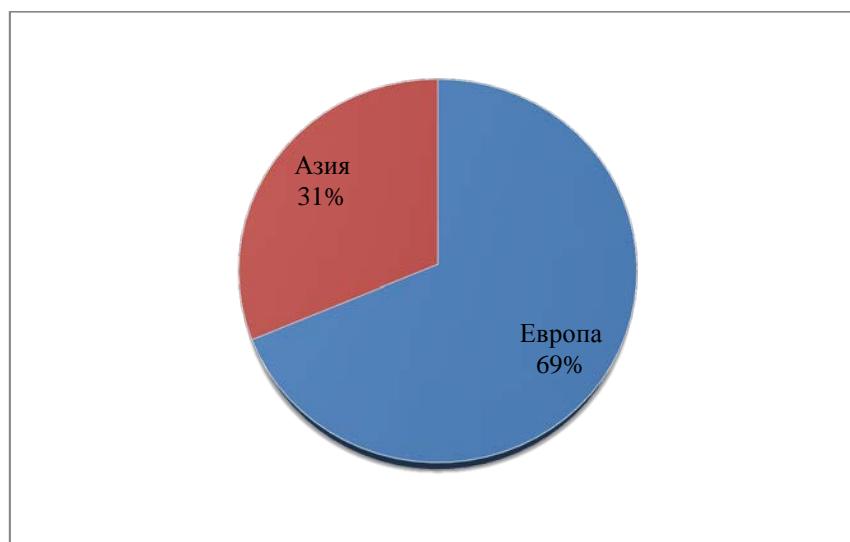


Рис. 3 - Диспропорция в размещении ТЛТ в азиатской и европейской части РФ [5]

Итак, существуют следующие проблемы формирования и функционирования околотаможенной инфраструктуры в России:

- во-первых, в связи с увеличением внешнеторгового оборота РФ и перенаправлением товарных потоков с европейской части России в восточную,

южную и юго-западную, создается неравномерная нагрузка на объекты околотаможенной инфраструктуры;

- во-вторых (и эта проблема обуславливает первую), наблюдается неравномерное размещение объектов околотаможенной инфраструктуры по территории РФ. Так происходит, вероятно, из-за коммерческого характера создания объектов околотаможенной инфраструктуры и недостаточной инвестиционной активности в указанной области. Но, что еще более важно, недостаточной государственной поддержки создания этих объектов;

- в-третьих, также из-за недостаточного финансирования, состояние объектов околотаможенной инфраструктуры оставляет желать лучшего.

Попробуем проанализировать указанные проблемы с учетом зарубежного опыта на примере Китая.

Китай является основным торговым партнером нашей страны. Об этом свидетельствуют объемы товарооборота между нашими странами.

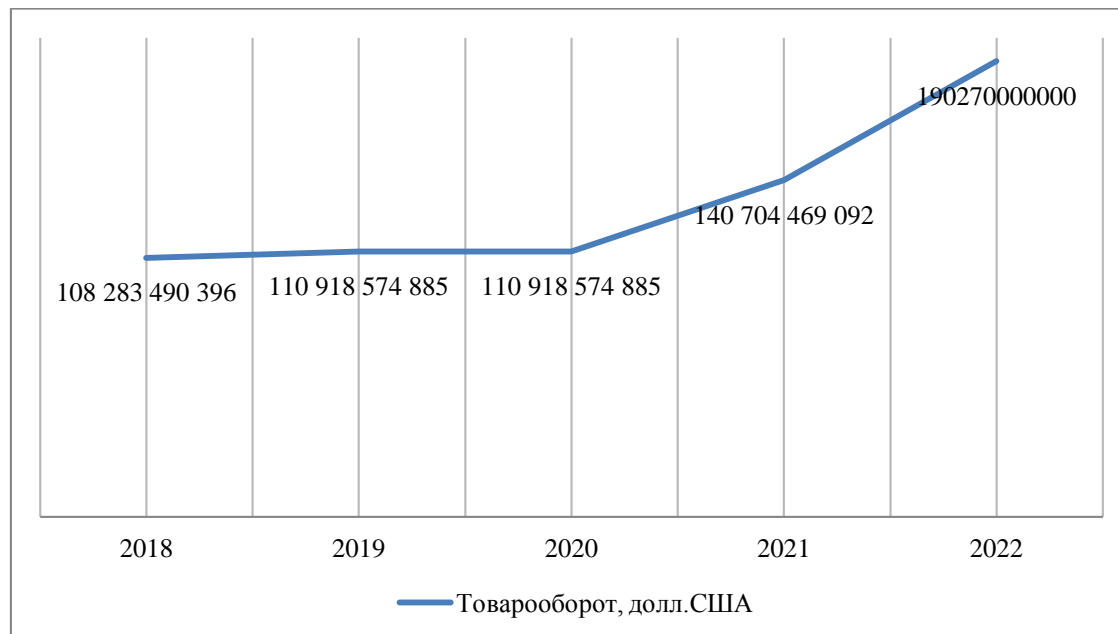


Рис. 4 - Динамика товарооборота между Россией и Китаем с 2018 по 2022 гг. [5]

Именно поэтому участники внешнеторговой деятельности зачастую сталкиваются с околотаможенной инфраструктурой КНР. И многие выделяют ряд значительных преимуществ, к которым относятся:

- возможность хранения товаров на складе в Китае до полной комплектации контейнера в случае, если объекты приобретаются у разных поставщиков;
- возможность проверить товары на соответствие заявленным продавцом параметрам до доставки из Китая в Россию;
- долговременное хранение товаров;
- более широкий спектр услуг, предоставляемых организациями-субъектами околотаможенной инфраструктуры.

Склады в Китае (СВХ, таможенные склады, свободные склады) решают проблему ограниченного хранения, так как имеют возможность длительного хранения продукции и товаров.

Почти на всех китайских складах имеется оборудование и трудовые ресурсы для разгрузки и погрузки товаров. Сотрудниками ведется учет запасов. Также ими предоставляются услуги по инспекции качества товаров и возможность проверить это качество покупателем еще до перевозки приобретенной продукции в страну импорта, что позволяет значительно сэкономить [6].

Полный список услуг, предоставляемых китайскими складами в сфере таможенного дела выглядит так:

- управление запасами и хранение продуктов;
- услуги консолидации;
- ведение инвентарного учета;
- упаковка и маркировка;
- выполнение заказов фулфилмент-центрами;
- временное и долгосрочное хранение;
- экспедиторские услуги.

На сегодняшний момент в Китае существует более ста одобренных свободных торговых зон. Расположены они главным образом вдоль восточного морского побережья и находятся в основных портах или рядом с ними. Бондовые зоны в Китае специализируются на импортной и экспортной торговле с иностранными предприятиями и на переработке сырья. В бондовых зонах созданы хорошие условия для занятия производственной или перерабатывающей деятельностью. Товар может быть ввезен туда, переработан и реэкспортирован из Китая беспошлинно. Для этого необходимо оформить экспортно-импортные формальности прямо на территории зоны, которая является отдельной таможенной территорией. Товары, ввозимые с территории бондовых зон, облагаются таможенными пошлинами и НДС, которые зависят от вида продукции (рис.5).

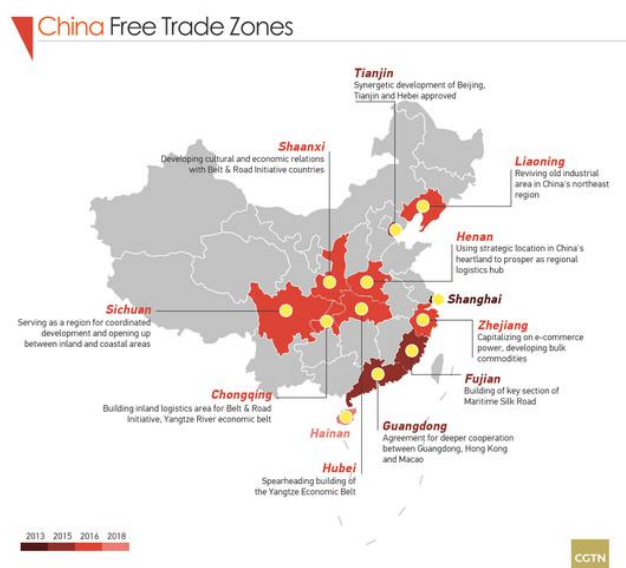


Рис. 5 - Бондовые зоны в Китае [6]

В портовых зонах крупных городов на Севере Китая заводы перерабатывают сырье и превращают их в потребительские товары (в конечные товары), такие как мебель, бумажные изделия и электронику, а также обработка (может переработка) изделий из стали и производство автозапчастей. Выполняют сборку и упаковывают всю продукцию для доставки по всему миру морским путем. Другими словами, предприятия изначально располагаются в

местах приёма, переработки, обработки, и отправки, с целью экономии на транспортных расходах. Это определенная форма сотрудничества частного бизнеса (сектора частных услуг) и таможенных органов. Также об уровне развития таможенной инфраструктуры на коммерческой основе (то есть околотаможенной инфраструктуры) свидетельствует деятельность таких организаций, как China Ocean Shipping Company (COSCO). Эта компания является одним из крупнейших предприятий в мире и управляет различными логистическими объектами, включая центры консолидации, хранилища (более 2,5 миллионов квадратных метров), склады (более 3 миллионов квадратных метров, в том числе СВХ, таможенные склады и свободные склады), верфи, ремонтные мастерские и другие инженерные сооружения.

Большинство современных складов принадлежат глобальным транснациональным корпорациям, таким как Wal-Mart и Carrefour, а также 3PLs, таким как UPS, DHL и FedEx, которые постоянно инвестируют в рост стоимости активов и усовершенствование технологий, а так же осуществляют прямые частные и государственные инвестиций в развитие околотаможенной инфраструктуры. Вложения в реальный сектор в стране всегда уязвимы, так как все средства производства стоят неподъемных денег и, как правило, требуют либо серьезных заимствований, либо значительного привлечения капитала [7].

Для облегчения международной торговли в Китае есть таможенные склады, обычно расположенные в промышленных парках, логистических парках и портах. Чжанцзяган в провинции Цзянсу, Портовый таможенный логистический парк Яньтянь в провинции Гуандун и Индустриальный парк таможенной торговли между Китаем и АСЕАН в Юньнани имеют высокоразвитую инфраструктуру, включая склады, специальные железные дороги, торговые зоны и вспомогательные объекты. В таможенной инфраструктуре Китая наблюдается тенденция к созданию масштабных, многофункциональных объектов, объединяющих большие территории.

Расширение связей Китая с внешним миром в рамках концепции «Пути и пояса» и укрепление взаимосвязей регионов внутри страны, экономическое партнерство и мощная торговая экспансия на Евразийском континенте также способны подстегнуть экономику [8].

Стоит, однако, учесть и то, что, несмотря на устойчивый рост китайской таможенно-складской инфраструктуры за последние пять лет, охват территории по-прежнему несбалансирован. Складские помещения преобладают в Северном и Восточном Китае благодаря лучшей транспортной сети и непосредственной близости к морским портам и производственным заводам. Во многих местах по всему Китаю спрос на складские услуги значительно превышает предложение.

Проблема инфраструктуры Китая в прошлые годы была подчеркнута, что привело к сильному желанию сосредоточиться на постоянном улучшении по всей стране. В настоящее время Китай тратит 9% своего ВВП на инфраструктуру, демонстрируя желание довести ее до уровня развитой нации.

Если сравнить абсолютные расходы Китая с промышленно развитыми странами, то в течение довольно долгого времени он тратил значительно больше, а по сравнению с другими развивающимися конкурирующими странами, такими как Индия, их относительный уровень расходов более чем в два раза.

Что касается китайских организаций-субъектов околотаможенной инфраструктуры, то главное отличие их от российской практики в том, что в Китае подавляющее большинство крупных компаний, каждая из которых специализируются на предоставлении всего комплекса таможенных услуг, а не на конкретной услуге (таможенная перевозка, таможенное представительство, таможенное оформление и т.д.).

Исходя из этого, можно определить следующие направления совершенствования российской околотаможенной инфраструктуры, которая бы отвечала современным тенденциям преобразования мира:

- необходимо активное привлечение, как частных (в том числе иностранных), так и государственных инвестиций в развитие околотаможенной инфраструктуры, создание благоприятного инвестиционного климата на административном и экономическом уровне. Более конкретной рекомендацией, в таком случае, становится необходимость создания масштабных, многофункциональных проектов с широким спектром действий. К таким, относятся, например, проекты по созданию таможенно-логистических центров.

- значительным шагом является предусмотрение организациями-субъектами околотаможенной инфраструктуры (и допущение это на законодательном уровне) предоставление широкого спектра услуг;

- представляется интересным размещение в указанных ТЛЦ крупномасштабных предприятий, которые будут не только поддерживать инвестиционный климат региона, но и значительно сокращать расходы на транспортировку продукции (технология тайм-слотирования).

Таким образом, формирование околотаможенной инфраструктуры, адекватной потребностям отечественной экономики, становится одним из важнейших условий развития сферы внешней торговли, увеличения объемов экспортно-импортных товарных потоков и рационализации таможенных процедур. Кроме того, эффективное функционирование околотаможенной инфраструктуры способствует улучшению результатов деятельности, как таможенных органов, так и непосредственных участников внешнеторговых сделок за счет ускорения и повышения качества операций по таможенному оформлению товаров и транспортных средств.

Библиографический список:

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза): (ред. от 29.05.2019 г.). - URL: www.consultant.ru (дата обращения: 03.06.2023). – Режим доступа: КонсультантПлюс.

2. Реестры базы данных // Федеральная таможенная служба: официальный сайт. – URL: <https://customs.gov.ru/servisy-i-reestry-bazy-dannyx> (дата обращения: 26.06.2023).

3. Реестры и Классификаторы // Евразийская экономическая комиссия: официальный сайт. – URL: <https://eec.eaeunion.org/nsi/> (дата обращения: 23.06.2023).

4. Звонкова С.С. Таможенно-логистические терминалы как объекты таможенной и околотаможенной инфраструктуры // Новые информационные технологии в науке: сборник статей Международной научно-практической конференции. Часть 2. – 2019. – С.72-76, С.74.

5. Перечень ТЛТ // Федеральная таможенная служба: официальный сайт. – URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 26.06.2023).

6. Таможенное посредничество: учебное пособие / А.В. Парфёнов, Е.А. Смирнова. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2011. – 120 с.

7. Лузгина, Ю. В. Проблемы инвестирования в современной экономике / Ю. В. Лузгина // Актуальные вопросы современной экономики. – 2020. – № 9. – С. 416-422. – DOI 10.34755/IROK.2020.75.47.057. – EDN MFFWUM.

8. Лузгина, Ю. В. Экономика Китая подходит к вершине / Ю. В. Лузгина, А. Ю. Мартова // Проблемы антикризисного управления и экономического развития (ПАУЭР-2016) : материалы III Международной научно-практической конференции, Новосибирск, 27–31 октября 2016 года. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2017. – С. 151-155. – EDN YOGXFH.

Оригинальность 83%