

УДК 338

Ю.С. Залетов

## РОЛЬ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТОВАРОВ В РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

*Аннотация.* В статье рассматривается и обосновывается возможность использования транспортно – логистического потенциала Ярославской области в аспекте практического применения объектов таможенной инфраструктуры региона для привлечения дополнительных объемов грузопотоков. Подчеркивается роль современных технологий таможенного оформления товаров для оптимизации транспортной инфраструктуры.

*Ключевые слова:* международные транспортные коридоры, объекты таможенной инфраструктуры, технология удаленного выпуска товаров, технология автоматической регистрации и выпуска деклараций на товары, складские услуги.

Yuriy Zaletov

## ROLE OF MODERN CUSTOMS CLEARANCE TECHNOLOGIES IN IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT PROJECTS: REGIONAL ASPECT

*Annotation.* The article considers and justifies the prospects for utilization of the transport and logistics potential of the Yaroslavl region in terms of the practical application of customs infrastructure facilities of the region to attract additional transportation volumes. The article highlights the role of modern customs clearance technologies in the transport infrastructure optimization.

*Keywords:* international transport corridors, customs infrastructure facilities, technology of remote release of goods, technology of automatic registration and issuance of goods declarations, warehousing services.

Обратиться к теме, заявленной в публикации, автора статьи побудило предложение академика РАН Александра Некипелова и заместителя секретаря Совбеза РФ Владимира Назарова о разработке и реализации транзитных коридоров «Единая Евразия» в августе 2016 г. Данный проект должен стимулировать развитие Сибири, Дальнего Востока и Арктики за счет создания двух транспортно-логистических коридоров протяженностью 9600 км с опорой на Северный морской путь, новую железнодорожную магистраль на базе Транссиба и БАМа, а также сеть перегрузочных узлов [2].

Еще в 1994 г. на острове Крит состоялась вторая общеевропейская конференция по транспорту. По ее результатам были определены направления в развитии девяти паневропейских транспортных коридоров, три из которых проходят по территории России [3]. Ознакомившись с географией данных проектов, можно было заключить, что обозначенная система недостаточно отвечает экономическим интересам Российской Федерации: отсутствие транспортных связей с крупными участниками внешнеэкономической деятельности ВЭД в северных и центральных регионах страны и с мировым центром деловой активности Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Ярославская область территориально входит в состав Центрального федерального округа (ЦФО), который в свою очередь включает в себя Центральный и Центрально-Черноземный экономические районы. На территории региона осуществляют свою хозяйственную деятельность крупные участники внешнеэкономической деятельности: ОАО «Автодизель», ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез», ОАО «ЯШЗ» и др.; а также крупные предприятия занимающиеся транспортной деятельностью: ОАО «РЖД», ООО «Трансконтейнер», ООО «Траско» и др. На территории

области осуществляет международные грузоперевозки по стальным магистралям Северная железная дорога ОАО «РЖД», проходит свой путь федеральная автодорога «Москва-Холмогоры» М-8, действует аэропорт «Туношна» с пунктом пропуска через государственную границу РФ.

С 2009 г. Правительство РФ реализует Концепцию переноса таможенного оформления товаров в места приближенные к государственной границе РФ. Одной из основных целей проводимых мероприятий – разгрузка транспортной сети больших городов федерального значения, прежде всего Москвы и Санкт-Петербурга. В рамках реализации данной концепции структура внутренних таможенных органов Москвы и Московской области подверглась значительным изменениям, а вместе с ними и объекты таможенной инфраструктуры: склады временного хранения иностранных товаров, территории зон таможенного контроля, грузовые терминалы – прекратили свою деятельность или были перемещены в другие регионы России. Также в связи с реализацией Стратегии развития таможенной службы до 2020 г. происходила планомерная реорганизация таможенных органов внутри РФ, одним из элементов такой реорганизации была ликвидация Костромской таможни и присоединение двух ее таможенных постов (Костромского и Шарьинского) в регион деятельности Ярославской таможни. Таким образом, в регион деятельности Ярославской таможни была включена соседняя область.

Как субъекты РФ, Ярославская и Костромская области входят в состав ЦФО и географически наиболее близки к Московскому транспортному узлу и трем международным транспортным коридорам (МТК): 1) транспортный коридор «Транссиб» (от границы с Белоруссией через Смоленск – Москву – Нижний Новгород); 2) транспортный коридор «Север–Юг» (связывает государства Средней Азии с Балтикой через Московский транспортный узел); 3) европейский коридор № 9 (согласно Критским соглашениям: Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Одесса) [4]. Среди современных реализуемых проектов – железнодорожная магистраль «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал), соединяющая Архангельскую область, Пермский край, Республику Коми, т.е. промышленные районы Урала с Белым морем. Строительство такой магистрали позволит сократить расстояния доставки грузов из Сибири, Урала, Средней Азии в порты Мурманска и Архангельска и далее в Северную Европу на 800 км [4].

В настоящее время крупнейшие предприятия Архангельской области, Пермского края, Урала, являющиеся участниками ВЭД, а также крупные предприятия с иностранным капиталом, имеющие свои филиалы в центральных регионах России, для таможенного оформления иностранных грузов, поступающих в свой адрес и в адрес своих контрагентов, могут воспользоваться транспортной и таможенной инфраструктурой прежде всего Ярославской, а затем и Костромской области. Также предприятия и организации с участием иностранного капитала Ярославской области (ООО «Дюпон Русские Краски», ООО «Комацумэнфэкчуринг рус», ООО «Линдаб-Билдингс» и др.) могут увеличить поставки импортных комплектующих и экспортные отгрузки именно через территорию Архангельской и Мурманской области. Основными преимуществами логистической и таможенной инфраструктуры Ярославской и Костромской областей считаем необходимым отметить:

- функционирование в структуре Ярославской таможни Центра электронного декларирования, реализующего на практике технологию удаленного выпуска товаров (когда экспортируемый или импортный товар физически располагается в месте отличном от места таможенного декларирования); технологию автоматической регистрации и выпуска декларации на товары – в этом случае проверку и выпуск товара осуществляет программное средство практически без участия таможенного инспектора (данная технология особенно актуальна для экспортных грузов участников ВЭД);
- действие на территории города Ярославля двух таможенных постов, один из которых работает в круглосуточном режиме, а в регионе деятельности второго действует склад временного хра-

нения иностранных товаров открытого типа (может свободно принимать практически любые грузы участников ВЭД);

– наличие в регионе деятельности таможенно-аэропортной «Туношна» с действующим пунктом пропуска через границу РФ, географическая близость федеральной автодороги М-8 «Москва-Холмогоры».

Таким образом, если крупные участники ВЭД промышленного Урала, Пермской области, Республики Коми в случае реализации проекта железнодорожной магистрали «Белкомур» хотя бы в определенном объеме своих экспортно-импортных грузов воспользуются таможенной инфраструктурой Ярославской области, то смогут сократить свои логистические издержки при транспортировке прежде всего импортных грузов в центральные регионы РФ. А Ярославская и Костромская области получат возможность дополнительного развития транспортной и таможенной инфраструктуры, создания новых рабочих мест. Безусловно, для реализации подобных проектов необходимо сделать максимально привлекательным для участников ВЭД услуги по таможенному оформлению грузов: максимально снизить тарифы на услуги таможенных представителей и складские операции, ускорить процедуру обработки импортных грузов на объектах таможенной инфраструктуры. Поскольку согласно экономической теории логистики инфраструктура, и в частности таможенная, зачастую напрямую не связана с развитием промышленности [1]. Эффект ее развития опосредованный, со значительным временным лагом по возмещению затрат, но данные проекты необходимы для предупреждения дезинтеграции субъектов народного хозяйства и для выравнивания условий развития регионов (например, Ярославской и Костромской областей).

*Библиографический список*

1. Педтиев, В. И. Экономическая теория в России / В. И. Педтиев. – Ярославль : ЯГПУ им. К.Д. Ушинского, 2014. – 210 с.
2. Совбез презентовал транспортный проект [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vedomosti.ru/economics/news/2016/08/12/652765-sovbez-dirizhablei> (дата обращения : 12.08.2016).
3. Прокофьева, Т. А. Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект / Т. А. Прокофьева, О. М. Лопаткин. – М. : РКонсульт, 2003. – С. 363.
4. Транзитный ветер Северо-Запада [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://expert.ru/northwest/2013/28/sever/> (дата обращения : 12.08.2016).