

Организационно-экономический механизм развития инфраструктуры в сфере таможенных услуг: региональный аспект

Лисица Анна Анатольевна

Аспирант

ORCID: 0000-0002-4034-9392, e-mail: lisitsa108@mail.ru

Российская таможенная академия, г. Люберцы, Россия

Аннотация

Проведен анализ организационно-экономического механизма развития инфраструктуры таможенных услуг на примере Дальневосточного федерального округа. Цель настоящего исследования – оценка пространственно-территориальной расположенности элементов таможенной и околотаможенной инфраструктуры, а также особенностей экономической деятельности субъектов инфраструктуры: таможенных органов, таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев магазинов беспошлинной торговли, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов и уполномоченных экономических операторов. Актуальность проведенного научного исследования обусловлена необходимостью применения комплексного подхода к оценке инфраструктуры Дальневосточного региона с позиции обеспечения таможенными услугами на протяжении цепочек поставок внешнеэкономической деятельности. Задача исследования заключается в определении потенциала инфраструктуры Дальневосточного федерального округа в условиях изменяющихся параметров спроса со стороны участников внешнеэкономической деятельности. Концепция исследования базируется на теории сервис-ориентированного таможенного администрирования и общих методологических подходах к проведению региональных экономических исследований. Полученные результаты позволяют сделать вывод о превышении спроса на таможенные услуги над имеющимися предложениями региональной инфраструктуры. Обозначены проблемы функционирования регионального механизма: дефицит провозных и складских мощностей, низкий уровень вовлеченности инфраструктуры учрежденных пунктов пропуска, их недостаточная обустроенность, площадь и пропускная способность, а также недостатки в организации технологических процессов, в том числе при принятии решений о пространственном размещении объектов таможенной инфраструктуры, выделении инвестиционных ресурсов и отсутствие взаимосвязанной регуляторики.

Ключевые слова

Инфраструктура таможенных услуг, организационно-экономический механизм, Дальневосточный федеральный округ, субъекты таможенной сферы, таможенные услуги, пункты пропуска, владельцы складов, таможенные представители, таможенные перевозчики, магазины беспошлинной торговли, уполномоченные экономические операторы

Для цитирования: Лисица А.А. Организационно-экономический механизм развития инфраструктуры в сфере таможенных услуг: региональный аспект // Вестник университета. 2024. № 6. С. 62–74.

Organizational and economic mechanism of infrastructure development in the field of customs services: regional aspect

Anna A. Lisitsa

Postgraduate Student

ORCID: 0000-0002-4034-9392, e-mail: lisitsa108@mail.ru

Russian Customs Academy, Lyubertsy, Russia

Abstract

The article analyzes the organizational and economic mechanism of customs services infrastructure development on the example of the Far Eastern Federal District. The purpose of the study is to assess spatial and territorial location of customs and near-customs infrastructure elements, as well as features of economic activity of infrastructure subjects such as customs authorities, customs representatives, customs carriers, duty-free stores owners, temporary storage warehouses owners, customs warehouses, free warehouses, and authorized economic operators. The relevance of the conducted scientific research is conditioned by the need to apply a comprehensive approach to assessment of the Far East region infrastructure from the position of providing customs services throughout the foreign economic activity supply chain. The task of the study is to determine the potential of the Far Eastern Federal District infrastructure in the context of changing parameters of demand from the participants of foreign economic activity. The research concept is based on the service-oriented customs administration theory and general methodological approaches to regional economic research. The results obtained allow us to conclude that the demand for customs services exceeds the available supply of regional infrastructure. The problems of the regional mechanism functioning have been outlined: carrying and storage capacities deficit, low level of established checkpoints infrastructure involvement, their insufficient equipment, area and throughput capacity, as well as shortcomings in technological processes organization, including when making decisions on the spatial location of customs infrastructure facilities, investment resources allocation, and the lack of interconnected regulation.

Keywords

Customs services infrastructure, organizational and economic mechanism, Far Eastern Federal District, customs sphere subjects, customs services, checkpoints, warehouse owners, customs representatives, customs carriers, duty-free shops, authorized economic operators

For citation: Lisitsa A.A. (2024) Organizational and economic mechanism of infrastructure development in the field of customs services: regional aspect. *Vestnik universiteta*, no. 6, pp. 62–74.



ВВЕДЕНИЕ

Миссией государственной политики Российской Федерации (далее – РФ, Россия) на Дальнем Востоке является создание «глобально конкурентоспособных условий инвестирования и ведения бизнеса»¹. Целеполагание в области экономических приоритетов основано на развитии внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), которая рассматривается как конкурентоспособная «точка роста» макрорегиона, способная обеспечить опережающий рост инвестиционной и предпринимательской активности.

Политические и экономические тренды расширения внешней торговли Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) непосредственно связаны со сферой таможенного дела и инфраструктурой таможенных услуг. Задачи в этой области определены программными документами по опережающему развитию Дальнего Востока, в числе которых обеспечение роста объемов трансграничной торговли и транзитных возможностей ДФО и интеграция в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона.

Анализ сложившихся концепций изучения инфраструктуры внешней торговли Дальнего Востока указывает на то, что в большинстве случаев исследователями рассматриваются отдельные элементы таможенно-логистической инфраструктуры (пунктов пропуска, таможенных постов, таможенно-логистических терминалов), а также проблемные, с точки зрения таможенного законодательства, вопросы регулирования деятельности субъектов околотаможенной сферы деятельности [1–4]. Актуальность проведенного научного исследования обусловлена необходимостью применения комплексного подхода к оценке организационно-экономического механизма развития инфраструктуры в сфере таможенных услуг Дальневосточного региона с позиций «сквозного» контроля товарных потоков.

В рамках исследования рассматривается механизм развития инфраструктуры таможенных услуг ДФО, проводится оценка его пространственно-территориальной расположенности и функциональной емкости, обосновывается предположение о превышении спроса на таможенные услуги над имеющимися предложениями регионального рынка, а также о недостаточной комплементарности интересов субъектов инфраструктуры. Объектом исследования является сфера таможенных услуг ДФО, а предметом, подлежащим непосредственному изучению, – региональный механизм инфраструктуры в сфере таможенных услуг.

Важным аспектом проведенного анализа выступает соответствие региональной инфраструктуры таможенных услуг тенденциям развития ВЭД ДФО. Область исследования находится на стыке научных направлений, охватывающих теоретические и практические аспекты региональной экономики и инновационного развития таможенного администрирования. Концепция исследования базируется на теории сервисно-ориентированного таможенного администрирования и общих методологических подходах к проведению региональных экономических исследований, содержащихся в трудах Т.В. Лобас, В.В. Макрусева, М.В. Бойковой, Ю.Е. Гупановой, С.Я. Юсуповой и ряда других исследователей.

При анализе механизма инфраструктуры таможенных услуг автором использованы результаты, опубликованные в работах В.К. Заусаева, Н.А. Третьяк, Е.Ю. Тимофеевой, И. Мандрашова, А.М. Евсикова, В.Ю. Диановой и других ученых [1; 4–6].

ВЛИЯНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ РАСПОЛОЖЕННОСТИ СУБЪЕКТОВ ДФО НА РЕГИОНАЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ

Инфраструктура сферы таможенных услуг (далее – ИСфТУ) представляет «совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих активов (материальных и нематериальных) субъектов таможенной сферы, обеспечивающих предоставление таможенных услуг и их воспроизводство» [7, с. 122].

Инфраструктура государственных услуг сервисной таможни обеспечивает сквозной процесс таможенного (и иных видов) контроля за соблюдением законодательства и экономической безопасности государства, а также содействует участникам ВЭД в осуществлении экспортно-импортных операций. Инфраструктура негосударственных таможенных услуг формирует условия оказания профессиональных посреднических услуг по «очистке» груза и эффективному перемещению товарных потоков. Субъектами сферы коммерческих таможенных услуг являются: таможенные представители; таможенные перевозчики; владельцы складов

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2020 г. № 2464-р «Об утверждении Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года». Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363186/ (дата обращения: 11.04.2024).

временного хранения, таможенных складов, свободных складов; владельцы магазинов беспошлинной торговли; уполномоченные экономические операторы.

Механизм инфраструктуры сферы таможенных услуг складывается из дифференцированной деятельности субъектов околотаможенной сферы, их взаимодействия между собой и с инфраструктурой таможенной службы.

ДФО является макрорегионом РФ. Региональный механизм развития инфраструктуры таможенных услуг обеспечивает нормативно-правовые, организационно-экономические и социальные условия функционирования института таможенного сервиса и рынка коммерческих околотаможенных услуг на территории всех 11 субъектов ДФО.

Важным фактором, формирующим региональный механизм, является целевая специализация территорий Дальнего Востока. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики (далее – Минвостокразвития РФ) с позиции общности управления, планирования рынков трудовых и финансовых ресурсов объединило субъекты ДФО в четыре экономические провинции. Характеристики, определяющие развитие таможенно-логистической инфраструктуры в привязке к предлагаемому районированию, приведены в табл. 1.

Таблица 1

Провинции ДФО: состав, особенности развития инфраструктуры

Провинция	Состав	Характеристика инфраструктуры
Забайкальская	Бурятия, Забайкальский край	Ориентирована на концепцию сухопутных транспортных коридоров, транзитные возможности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, потенциал инфраструктуры на границе с Монголией и Китаем. На долю транспорта и связи приходится 22 % валового регионального продукта
Приграничная	Еврейская автономная и Амурская области, Хабаровский и Приморский края	Является регионом трансграничной торговли с Китаем, Японией и Кореей. Сосредоточено более 70 % мощностей приграничной инфраструктуры. Инфраструктурная поддержка сопровождает деятельность резидентов территорий опережающего развития, свободного порта Владивосток, Южного морского пути
Островная	Сахалин, Камчатка	Граница с Японией и Соединенными Штатами Америки. Близость крупнейших районов промысла водных биологических ресурсов. Субсидированная поддержка инфраструктурных проектов «Сахалин 1, 2, 3». Концентрация элементов аэропортовой и морской логистики, хабов Северного морского пути
Северная	Якутия, Магадан, Чукотка	Территории с большой численностью аборигенного и временного населения, использованием вахтового метода работы. Низкая плотность населения и доступность транспортной инфраструктуры. Наличие геопривязанных инфраструктурных решений северной, арктической и заполярной специфики Северного морского пути

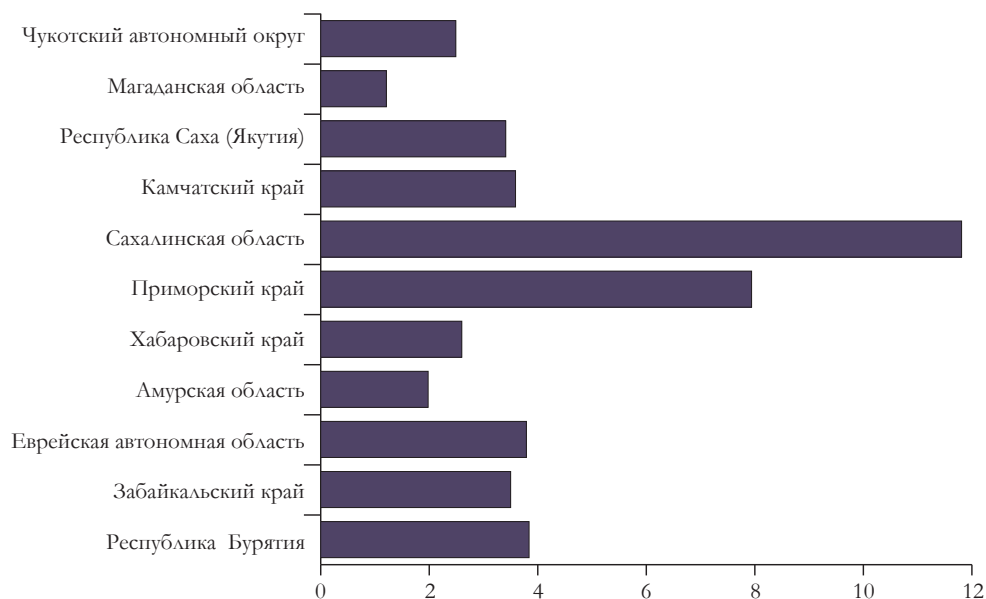
Источник²

Проанализируем предлагаемое районирование с позиции вовлеченности экономики каждого из субъектов ДФО в процессы ВЭД. В экономической теории и практике для характеристики интенсивности внешнеэкономической деятельности на конкретной территории используют несколько показателей. Один из них – соотношение внешнеторгового оборота региона и объема валового регионального продукта (далее – ВРП).

На основании данных Федеральной службы государственной статистики о внешнеторговом обороте субъектов ДФО за период с 2019 г. по 2021 г. (в фактически действовавших ценах; млн долл. США) и объеме ВРП за этот же период (млн руб.) рассчитаны коэффициенты вовлеченности экономики каждого из субъектов ДФО в процессы ВЭД (количество долл. США внешнеторгового оборота на 1 тыс. руб. ВРП). Лидерами по вовлеченности экономики в ВЭД среди регионов ДФО являлись субъекты

²Петров А. Дальний Восток поделали на экономические провинции. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/11876301?ysclid=lsjyx65g4c65000875> (дата обращения: 11.04.2024).

Островной, Забайкальской территорий, два субъекта Приграничной территории (Приморский край, Еврейская автономная область), а также Республика Саха (Якутия) Северной территории. Коэффициент вовлеченности ДФО в целом – 5,42 долл. США внешнеторгового оборота на 1 тыс. руб. ВРП. (рис. 1).



Источник^{3,4}

Рис. 1. Коэффициенты вовлеченности экономики регионов ДФО в процессы ВЭД за период с 2019 г. по 2022 г.

Сопоставление данных рис. 1 и табл. 1 показывают, что с позиции задач совершенствования регионального механизма обеспечения ВЭД и развития инфраструктуры таможенных услуг предлагаемый Минвостокразвития РФ вариант районирования субъектов ДФО требует уточнения.

Проанализируем предлагаемое районирование с позиции вложений в инфраструктуру субъектов ДФО. С 2019 г. по 2022 г. в регион пришло почти 8 трлн руб. инфраструктурных инвестиций в основной капитал⁵. Темпы роста инвестиций ДФО (151,3 %) опережают рост этого же показателя по стране в целом (144,2 %).

Согласно ежегодному исследованию регионов России, в 2023 г. лидерами по вложению инвестиций среди территорий ДФО стали субъекты Северной территории: Магаданская область и Чукотский автономный округ, а также Сахалинская область Островной территории (все перечисленные регионы относятся к группе IC3) (табл. 2). Амурская область, Республика Саха и Хабаровский край находятся в категории средней инвестиционной привлекательности (группа IC4). В этой же группе свои стабильные позиции сохраняет Камчатский и Приморский края. В числе регионов ДФО с умеренной инвестиционной привлекательностью представлены Еврейская автономная область, Забайкальский край и Республика Бурятия, причем два последних региона после включения в состав ДФО уверенно повышают свой рейтинг.

Таблица 2

Динамика положения территорий ДФО в Национальном рейтинге инвестиционной привлекательности

Регион ДФО	Место в рейтинге		Изменение места	Уровень инвестиционной привлекательности		Изменение в рейтинге
	2023 г.	2019 г.		2023 г.	2019 г.	
Хабаровский край	29	24	– 5	IC4	IC3	–

³ Федеральная служба государственной статистики. Статистика внешней торговли Российской Федерации в 2016–2021 гг. (в фактически действовавших ценах; млн долл. США). Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/2023/04-20/zy6McVmw/RR_pokaz_22-01_2022.xlsx (дата обращения: 11.04.2024).

⁴ Федеральная служба государственной статистики. Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации в 2016–2021 гг. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/VRP_s_1998.xlsx (дата обращения: 11.04.2024).

⁵ Трутнев Ю.П. Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе: Дальний Восток остается лидером по привлечению инвестиций на душу населения. Режим доступа: <http://dfo.gov.ru/trutnev/6459> (дата обращения: 11.04.2024).

Окончание табл. 2

Регион ДФО	Место в рейтинге		Измене- ние места	Уровень инвестицион- ной привлекательности		Изменение в рейтинге
	2023 г.	2019 г.		2023 г.	2019 г.	
Камчатский край	33	32	– 1	IC4	IC4	=
Амурская область	36	38	+ 2	IC4	IC5	+
Сахалинская область	9	8	– 1	IC3	IC2	–
Магаданская область	8	13	+ 5	IC3	IC3	=
Республика Саха (Якутия)	37	36	– 1	IC4	IC5	+
Еврейская автономная область	74	75	+ 1	IC8	IC8	=
Приморский край	26	33	+ 7	IC4	IC4	=
Чукотский автономный округ	12	46	+ 34	IC3	IC5	++
Республика Бурятия	68	78	+ 10	IC7	IC9	++
Забайкальский край	71	76	+ 5	IC7	IC8	+

Примечание: Рейтинг инвестиционной привлекательности – высокая (уровни IC1, IC2, IC3), средняя (уровни IC4, IC5, IC6), умеренная (уровни IC7, IC8, IC9). Изменение в рейтинге: «=» – при равенстве уровней инвестиционной привлекательности в 2023 г. и в 2019 г., «–» – при снижении уровня инвестиционной привлекательности за указанный период, «+» – при повышении уровня инвестиционной привлекательности в 2023 г. на один уровень по сравнению с 2019 г., «++» – повышение на два уровня в 2023 г. по сравнению с 2019 г.

Источник⁶

Обращают на себя внимание сложившийся дисбаланс участия субъектов ДФО во внешнеэкономических отношениях и их доля в инвестициях в основной капитал. Вместе с тем субъекты Приграничной территории, на которой сосредоточено более 70 % мощностей приграничной инфраструктуры, находятся за пределами двадцатки лидеров по инвестициям в основной капитал, а субъекты Забайкальской территории, активно формирующие ВЭД в рейтинге ДФО, – в группе умеренной инвестиционной привлекательности (68-е и 71-е место). Автор разделяет позицию профессора В.К. Заусаева о том, что предложенное Минвостокразвития РФ районирование «основано на экономико-географическом, а не на геостратегическом принципе объединения субъектов» [5, с. 91].

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ СРЕДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ

К числу факторов, формирующих региональный механизм инфраструктуры в сфере таможенных услуг, относится также концепция развития институциональной среды деятельности таможенных органов. Территории всех субъектов ДФО являются регионом деятельности Дальневосточного таможенного управления Федеральной таможенной службы РФ (далее – ДВТУ).

Организационная структура ДВТУ включает центральный аппарат и подчиненные ему таможенные посты (табл. 3). Отметим также наличие в механизме инфраструктуры ДФО следующих инфраструктурных элементов таможенной инфраструктуры: Экспертно-криминалистической службы – регионального филиала Центрального экспертно-криминалистического таможенного управления и его подразделений, Владивостокского филиала Российской таможенной академии, Оперативно-технической службы и Оперативно-поисковой службы, Дальневосточного энергетического таможенного поста и Владивостокского таможенного поста.

Таблица 3

Организационная структура ДВТУ

Наименование таможни	Регион деятельности	Количество тамо- женных постов, шт.	Количество дейст- вующих ПП, шт.
Дальневосточная электронная	Вся территория РФ	2	–

⁶ Константинова Х.А., Пахалов А.М., Яковлева Е.Ю. Инвестиционная привлекательность регионов России 2023. XI Ежегодный аналитический отчет. Режим доступа: <https://www.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=102269&p=attachment&cysclid=lr2z9r4c7188474364> (дата обращения: 11.04.2024).

Наименование таможни	Регион деятельности	Количество таможенных постов, шт.	Количество действующих ПП, шт.
Дальневосточная оперативная	Территории всех 11 субъектов ДФО	—	—
Бурятская	Республика Бурятия	4	4
Хабаровская	Хабаровский край, Еврейская автономная область, Амурская область и Республика Саха (Якутия)	16	17
Сахалинская	Сахалинская область, Камчатский край, Магаданская область, Чукотский автономный округ	11	16
Читинская	Забайкальский край	11	8
Владивостокская	Два района Приморского края, акватория территориального моря РФ, омывающего их берега	4	4
Находкинская	6 районов Приморского края и акватория территориального моря РФ, омывающего их берега	4	3
Уссурийская	15 районов Приморского края	10	7
Всего		62	59

Примечание: ПП – пункт пропуска

Источник⁷

Данные табл. 3 подтверждают неравномерность распределения элементов таможенной инфраструктуры между субъектами ДФО, в том числе с учетом протяженности государственной границы в регионе их деятельности. Наибольшая плотность инфраструктуры наблюдается в Приморском, Забайкальском и Хабаровском краях и Сахалинской области. В этих субъектах расположено 8 из 9 таможен и 40 из 62 таможенных постов.

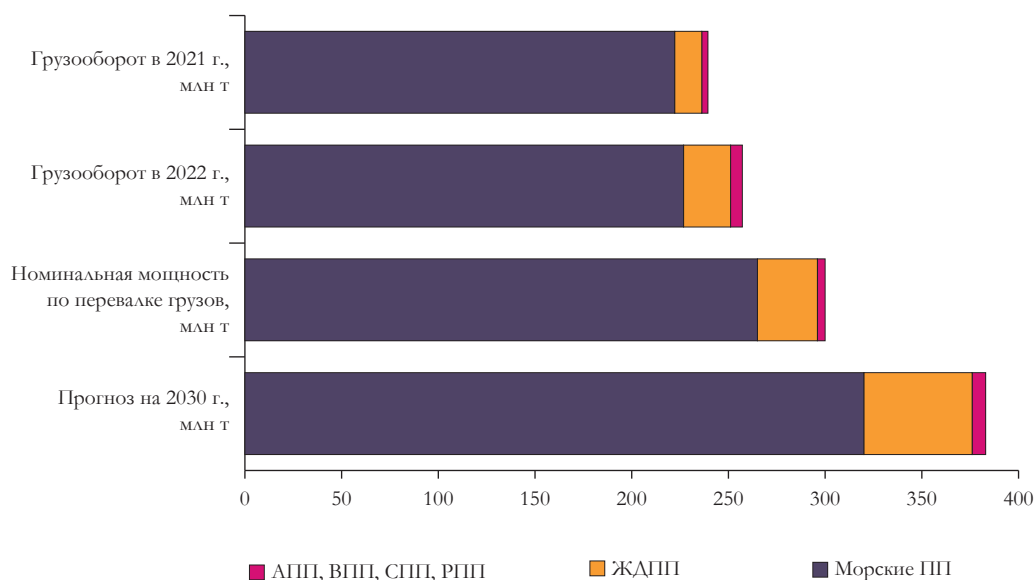
Характерной особенностью организационного механизма таможенных услуг этих субъектов является наличие элементов инфраструктуры пунктов пропуска (далее – ПП). На территории ДФО установлено 80 ПП через государственную границу РФ, в том числе морских – 29, воздушных – 11, смешанных – 11, автомобильных – 20, железнодорожных – 7, речных – 1, пешеходных – 1. По состоянию на январь 2024 г. функционирует 59 ПП. Уровень вовлеченности инфраструктуры ПП в региональный механизм инфраструктуры таможенных услуг составляет 73,75 %.

Функциональное предназначение ПП заключается в обеспечении стабильности поставок ВЭД, создании условий для развития внешней торговли, упрощенного трансграничного транзитного сообщения и приграничного туризма. Емкость всех ПП Дальнего Востока по перевалке грузов, по оценкам полномочного представителя Президента РФ в ДФО Ю.П. Трутнева, составляет более 300 млн т; в 2022 г. через пункты пропуска ДФО перевезено 257,2 млн т грузов (рис. 2)⁸.

Грузооборот на 88 % обеспечен пропускной способностью морских ПП, на 10 % – оформлением грузов через железнодорожные ПП. Номинальная мощность ПП в 2022 г. была задействована только на 85,7 %.

⁷ Дальневосточное таможенное управление. Структура. Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/about/o-tamozhne/struktura> (дата обращения: 11.04.2024).

⁸ Юрий Трутнев поручил упростить таможенные процедуры на Дальнем Востоке. Режим доступа: http://www.dfo.gov.ru/press/press_service/6311/ (дата обращения: 11.04.2024).



Примечание: АПП – автомобильные ПП, ВПП – воздушные ПП, СПП – смешанные ПП, РПП – речные ПП, ЖДПП – железнодорожные ПП

Источник⁹

Рис. 2. Динамика грузопотока через пункты пропуска ДФО

Пропускная способность ПП зависит от состояния их инфраструктуры. По результатам комплексного межведомственного обследования ПП ДФО, проведенного в IV квартале 2023 г., выявлено, что только 9 из 59 функционирующих ПП соответствуют типовым требованиям к обустройству и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля. Отмечены неудовлетворительное техническое состояние весового оборудования, источников бесперебойного питания, средств видеонаблюдения, существенные просчеты в проектировании и низкое качество управления реконструкцией со стороны Министерства транспорта РФ [10]. Из 45 ПП, строительство (обустройство) которых предусматривалось Национальной программой социально-экономического развития Дальнего Востока в 2024–2025 гг., сроки строительства перенесены в отношении 13 ПП, исключены из перечня подлежащих обустройству до 2030 г. – 28 ПП.

ПОТЕНЦИАЛ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ОКОЛОТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННЫХ УСЛУГ ДФО

Блок регионального механизма инфраструктуры ДФО, предоставляющий негосударственные услуги, представлен деятельностью коммерческих организаций, совершающих логистическую, представительскую и иную посредническую деятельность в сфере таможенного дела (табл. 4).

Таблица 4

Емкость инфраструктуры негосударственных таможенных услуг ДФО по состоянию на 31 декабря 2023 г.

Субъект ДФО	Зарегистрированное в Реестрах Федеральной таможенной службы РФ количество юридических лиц				
	Таможенных представителей	Таможенных перевозчиков/действующих	Владельцев СВХ	Владельцев таможенных складов	Владельцев МБТ
Хабаровский край	4	13/0	6	2	3
Камчатский край	1	1/1	1	–	–
Амурская область	3	4/0	9	1	–

⁹ Евразийская экономическая комиссия. Информация о состоянии, динамике и тенденциях развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу стран Евразийского экономического союза – 2022 год. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/upload/files/dep_tamoj_infr/0i191/InfoMat_EAEU_CID_20230101.pdf (дата обращения: 11.04.2024).

Субъект ДФО	Зарегистрированное в Реестрах Федеральной таможенной службы РФ количество юридических лиц				
	Таможенных представителей	Таможенных перевозчиков/ действующих	Владельцев СВХ	Владельцев таможенных складов	Владельцев МБТ
Сахалинская область	7	1/1	3	–	–
Магаданская область	2	–	–	–	–
Республика Саха (Якутия)	2	–	–	–	–
Еврейская автономная область	–	–	1	–	–
Приморский край	120	40/3	39	12	2
Чукотский автономный округ	–	–	1	–	–
Республика Бурятия	–	–	3	–	1
Забайкальский край	3	1/0	7	1	5
ДФО	141	60/5	70	16	11

Примечание: СВХ – склад временного хранения, МБТ – магазины беспошлинной торговли

Источник¹⁰

Достаточность потенциала определяется «способностью его ресурсов удовлетворить запросы государства и участников ВЭД в заданных временных рамках» [1, с. 71]. Данные табл. 4 показывают, что в соответствующих Реестрах Федеральной таможенной службы РФ (далее – ФТС России) зарегистрировано около 300 субъектов околотаможенных услуг, осуществляющих свою деятельность в регионе деятельности ДВТУ. Распределение владельцев инфраструктуры по регионам ДФО неравномерно.

Административно-правовой статус субъектов сферы таможенного дела является специальным статусом, который дает организациям, включенным в соответствующий реестр ФТС, преимущество перед другими участниками рынка коммерческих таможенных услуг. Так, инфраструктура владельцев складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов и владельцев магазинов беспошлинной торговли позволяет заказчику услуги – участнику ВЭД – завозить товары на территорию ДФО, хранить их без уплаты таможенных пошлин и налогов при условии соблюдения условий хранения товаров, установленных для соответствующего таможенного режима, и осуществлять таможенную очистку грузов.

По состоянию на 31 декабря 2023 г. в Реестр владельцев складов временного хранения (далее – СВХ) ФТС России включены 70 компаний Дальнего Востока¹¹. Согласно данным Реестра, основным видом транспорта, которым возможна доставка товаров на региональные СВХ, является автодорожный – 51 СВХ (75,7 %). На 15 СВХ возможна доставка товаров различными типами транспорта, что обеспечивает мультимодальность логистики ВЭД. Большая часть владельцев СВХ (57) оказывают услуги по хранению любых товаров (СВХ открытого типа), 13 владельцев ограничили сферу своей деятельности определенными категориями товаров (СВХ закрытого типа). Число субъектов региональной инфраструктуры владельцев СВХ существенно выросло (на 84 %) в последние два года: в 2022 г. (+ 11) и 2023 г. (+ 21).

Для оказания услуг по хранению товаров, находящихся под таможенным контролем, владельцы СВХ используют производственную инфраструктуру: помещения и/или открытые площадки. Емкость инфраструктуры характеризуется показателями полезного объема помещений (м³) и/или полезной площади открытых площадок (м²). По емкости инфраструктуры временного хранения Приморский край устойчиво занимает лидирующие позиции (55,7 % от общего количества СВХ ДФО), при этом полезная площадь открытых площадок (162 251,7 м²) составляет только 35,2 % от общей полезной площади СВХ ДФО (460 675,7 м²), уступая Забайкальскому краю. С учетом тенденции ежегодного увеличения импортного товаропотока через ПП на участке сухопутной государственной границы РФ в ряде субъектов ДФО отмечается дефицит полезных площадей, предназначенных для своевременного размещения товаров и их предъявления таможенному органу.

¹⁰ Федеральная таможенная служба. Сервисы и реестры. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/726> (дата обращения: 11.04.2024).

¹¹ Федеральная таможенная служба. Реестр владельцев складов временного хранения. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/registers/temporary-warehouse-owners> (дата обращения: 11.04.2024).

На территории ДФО по состоянию на 31 декабря 2023 г. действует 16 субъектов, предоставляющих услуги таможенного склада¹². Инфраструктуру владельцев таможенных складов ДФО составляют совокупность специально определенных и обустроенных сооружений и помещений общим объемом 20 902,7 м³, а также территория открытых площадок общей площадью 50 861,1 м². Таможенные склады предназначены для хранения иностранных товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада, либо иных товаров в случаях и на условиях, предусмотренных Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС). Наибольшая емкость инфраструктуры таможенных складов имеет место в Приморском крае, что соотносится с коэффициентом вовлеченности экономики этого субъекта в ВЭД.

На 11 из 16 таможенных складов ДФО (68,8 %) возможна доставка товаров автомобильным транспортом, на пять складов прибытие товаров осуществляется морским транспортом. 15 таможенных складов региона являются складами открытого типа, один таможенный склад закрытого типа, расположенный в регионе деятельности Владивостокской таможни, предназначен для хранения товаров владельца (общество с ограниченной ответственностью «ТОЕ ТРЕЙДИНГ»).

С 2019 г. количество таможенных складов на территории ДФО снизилось на треть (с 24 до 16). Важным фактором, повлиявшим на эту динамику, является создание на территории Дальнего Востока на участках резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (далее – ТОСЭР) и свободного порта Владивосток (далее – СПВ) 29 зон таможенного контроля с применением таможенной процедуры свободной таможенной зоны. В пределах таких зон размещаются и используются без уплаты таможенных пошлин и налогов не только иностранные товары, но и товары ЕАЭС при соблюдении условий помещения под эту таможенную процедуру.

К группе субъектов сферы таможенных услуг относятся также владельцы свободных складов. Инфраструктура свободного склада предназначена для оказания услуг по размещению и использованию товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада. В отношении товаров, помимо хранения и грузовых операций, могут оказываться услуги по переработке, ремонту или техническому обслуживанию, изготовлению других товаров, даже если иностранные товары расходуются в процессе операций. В Реестре ФТС России владельцев свободных складов, зарегистрированных на территории ДФО, на данный момент нет¹³.

Согласно сведениям из Реестра владельцев магазинов беспошлинной торговли (далее – МБТ) ФТС России, на территории ДФО зарегистрирована деятельность 11 магазинов беспошлинной торговли¹⁴. Владельцами региональных МБТ являются 6 юридических лиц. Только два юридических лица (общества с ограниченной ответственностью «Дельвента» и «Фри Трейд Владивосток») зарегистрированы на территории ДФО. Владельцы остальных МБТ – крупные компании, зарегистрированные в Москве, Московской и Ленинградской областях. Уровень локализации составляет 33,3 %.

По сравнению с 2019 г. количество МБТ в ДФО сократилось. Причиной ухода с рынка юридических лиц (общества с ограниченной ответственностью «Дера-Владивосток», «Гермес», «СДФ») стали пандемия COVID-19, западные санкции, «зеркальные» ограничения России и, как следствие, сокращение количества международных рейсов, объема пассажиропотока и возникшие проблемы с ассортиментом.

Инфраструктура владельцев МБТ представляет сооружения, помещения или части помещения, обеспечивающие хранение товаров, помещенных под таможенную процедуру беспошлинной торговли. Владелец МБТ предоставляет услуги по хранению товаров и их розничной торговле в пределах территории МБТ. Товары duty-free – иностранные товары, помещенные под таможенную процедуру беспошлинной торговли, не вывозимые в глубь таможенной территории, реализуемые физическим лицам, перемещающимся через границу ЕАЭС либо ее внутренние границы. В стоимость таких товаров не включаются таможенные пошлины, акцизы и налоги. МБТ ДФО открыты в транзитных зонах пяти воздушных ПП, в четырех автомобильных ПП, в речном и железнодорожном ПП через государственную границу.

¹² Федеральная таможенная служба. Реестр владельцев таможенных складов. Режим доступа: [https://customs.gov.ru/opendata/7730176610-reestrvtamskl\(data-20231230-structure-20130527.csv\)](https://customs.gov.ru/opendata/7730176610-reestrvtamskl(data-20231230-structure-20130527.csv)) (дата обращения: 11.04.2024).

¹³ Евразийская экономическая комиссия. Общий реестр владельцев свободных складов. Режим доступа: https://portal.eaeunion.org/sites/odata/_layouts/15/portal.eec.registry.ui/directoryform.aspx?viewid=e229daddf-6f77-4bea-a120-4e8c8af765f0&listid=0e3ead06-5475-466a-a340-6f69c01b5687&itemid=227 (дата обращения: 11.04.2024).

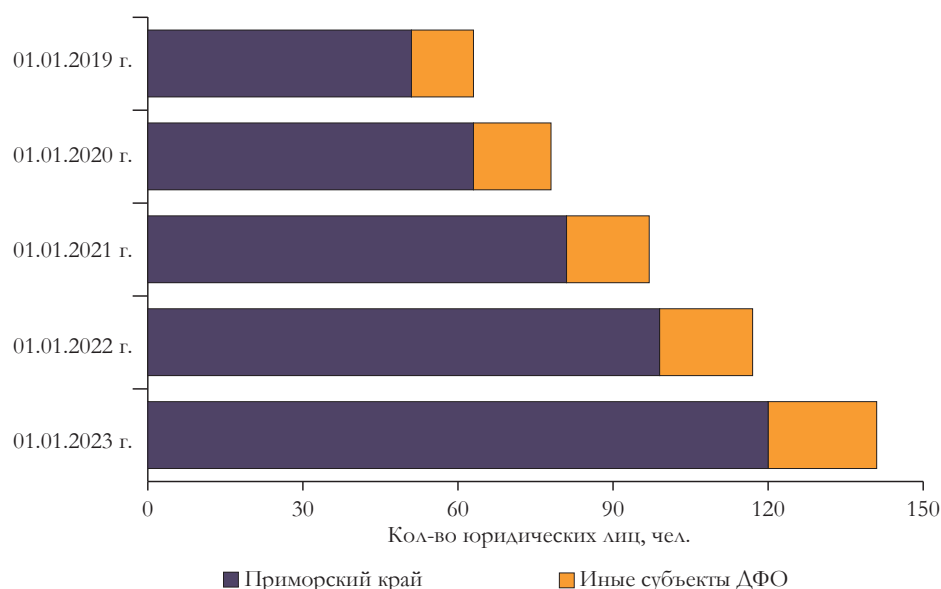
¹⁴ Федеральная таможенная служба России. Реестр владельцев магазинов беспошлинной торговли. Режим доступа: [https://customs.gov.ru/opendata/7730176610-reestrmbt\(data-20231229-structure-20160615.csv\)](https://customs.gov.ru/opendata/7730176610-reestrmbt(data-20231229-structure-20160615.csv)) (дата обращения: 11.04.2024).

Общая площадь региональной инфраструктуры таможенных услуг по хранению товаров duty-free составляет 3 151,5 м², площадь торговых залов – 1 373,23 м². Емкость инфраструктуры по субъектам ДФО различна, не пропорциональна количеству ПП и их пропускной способности. К совокупности ресурсов, формирующих механизм инфраструктуры негосударственных таможенных услуг, относится также емкость инфраструктуры таможенных представителей и таможенных перевозчиков.

Рынок услуг таможенных представителей в силу специфики региона имеет особое значение во взаимоотношениях бизнеса и таможни. Таможенный представитель – юридическое лицо, включенное в Реестр таможенных представителей, уполномоченное для совершения операции по таможенному оформлению грузов от имени или по поручению заказчика. Развитие рынка представительских услуг определяется двумя разнонаправленными векторами. С одной стороны, автоматизация и цифровая трансформация таможенных технологий, реализуемые через личный кабинет участника ВЭД, предполагают совершенствование процессов с минимальным участием должностных лиц таможни и посредников. С другой стороны, таможенный представитель, обладающий ключевыми компетенциями и навыками, в условиях вариативности ВЭД способен предлагать бизнесу услуги, обеспечивающие скорость и удобство ВЭД.

Количество участников ВЭД, декларирующих товары в таможнях ДВТУ, в 2022 г. увеличилось по сравнению с 2019 г. на 61,9 % (15,795 тыс.) и составило 25,567 тыс. организаций. В 2022 г. выпущено 523 тыс. деклараций на товары (далее – ДТ), в 2019 г. – 413 тыс. (рост на 26,6 %). Согласно Реестру таможенных представителей, в 2023 г. в России были зарегистрированы 864 юридических лица, предоставляющих услуги таможенного представителя в сфере таможенного дела, из них 141 зарегистрированы на территории ДФО, в том числе 120 лиц в Приморском крае.

Динамика емкости региональной инфраструктуры услуг таможенных представителей отражает объективный рост спроса на представительские услуги в условиях растущего внешнеторгового оборота (рис. 3).



Источник¹⁵

Рис. 3. Динамика количества таможенных представителей ДФО (2019–2023 гг.)

Рост объемов трансграничных поставок в свою очередь является объективной предпосылкой для развития рынка транспортно-логистических услуг, предоставляемых таможенными перевозчиками.

В соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС и национальным законодательством РФ перевозчиком, имеющим специальный статус «таможенного перевозчика», является транспортная компания, которая уполномочена ФТС России для оказания таможенных услуг по перевозке по таможенной территории ЕАЭС товаров, находящихся под таможенным контролем. Статус таможенного перевозчика включает также функции таможенного декларирования процедуры таможенного транзита.

¹⁵ Федеральная таможенная служба. Реестр таможенных представителей. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/206709> (дата обращения: 11.04.2024).

По состоянию на 30 декабря 2023 г. Свидетельства о включении в реестр таможенных перевозчиков были выданы ФТС России 60 региональным транспортным компаниям¹⁶. Локализация рынка по субъектам региона представляется в следующем виде: 66,7 % юридических лиц зарегистрированы в Приморском крае, 21,7 % – в Хабаровском.

Таможенные перевозчики являются профессиональными субъектами рынка, исполнение услуг которых гарантировано ФТС России. Они рассматриваются контрольными органами в качестве участников ВЭД с низким уровнем риска, что позволяет оптимизировать время, связанное с прохождением контроля в ПП. Вместе с тем по состоянию на 10 января 2024 г. только пять юридических лиц из 60 таможенных перевозчиков продлили обеспечение уплаты таможенных платежей на 2024 г.¹⁷. Снижение количества таможенных перевозчиков обусловлено общими тенденциями развития регионального рынка международных перевозок.

В условиях «разворота на Восток» на рынок ДФО вышли крупные транспортные компании, таможенные перевозчики западных регионов страны, а также иностранные перевозчики стран Юго-Восточной Азии. Эти участники рынка предлагают комплексные таможенно-логистические услуги с использованием клиентских онлайн-сервисов, в том числе услуги уполномоченных экономических операторов (далее – УЭО), мультимодальных транспортно-логистических центров, сервисы «door-to-door», услуги операторов морских линий. В ДФО в декабре 2023 г. осуществляли грузоперевозки 2,178 тыс. транспортно-логистических компаний, около 20 таможенных перевозчиков, 61 УЭО, зарегистрированных в разных регионах РФ¹⁸.

Институт уполномоченного экономического оператора – важный инструмент развития региональной инфраструктуры таможенных услуг. УЭО оказывает профессиональные таможенные услуги на основании Свидетельства о включении в Реестр, которое предоставляет ему право пользоваться предусмотренными законодательством на таможенной территории ЕАЭС специальными упрощениями в зависимости от типа Свидетельства. Из 61 УЭО регионального рынка только две компании зарегистрированы в Приморском крае – общества с ограниченной ответственностью «ВОСТТОРГ» и «ПРИМТЕХИМПОРТ». Эти УЭО имеют свидетельства первого типа. Из числа нелокальных УЭО 46 компаний, предлагающие таможенно-логистические услуги в ДФО, обладают теми же преимуществами, что и таможенные перевозчики. Следует отметить, что услуги УЭО более конкурентоспособны за счет возможности пользоваться привилегиями этого статуса в странах с Соглашениями о взаимном признании УЭО. Особое значение этот фактор имеет на рынке таможенных услуг ДФО. В соответствии с протоколом от 4 февраля 2022 г. Россия и Китай признали взаимный статус УЭО¹⁹. В стадии разработки находится подобный договор между Россией и Монголией.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты настоящего исследования представляют анализ организационно-экономического механизма развития инфраструктуры таможенных услуг ДФО.

Широта номенклатуры субъектов таможенной сферы позволяет сделать вывод о том, что региональный механизм является многоотраслевой социально-экономической системой, обеспечивающей предоставление спектра таможенных услуг на протяжении всей цепочки поставок ВЭД. Соотношение фактического количества таможенных услуг и теоретически возможного их количества при полной загрузке емкости инфраструктуры отражает уровень использования механизма таможенного сервиса. О превышении спроса на таможенные услуги над имеющимися предложениями свидетельствует возрастающая концентрация на рынке таможенных услуг ДФО субъектов инфраструктуры, зарегистрированных в иных регионах России.

Проблемы функционирования регионального механизма инфраструктуры таможенных услуг, выявленные в ходе проведенного анализа (дефицит провозных и складских мощностей, низкий уровень вовлеченности инфраструктуры ПП, их недостаточная обустроенность, площадь и пропускная способность), являются последствиями износа и старения его основных фондов, а также недостатков в организации

¹⁶ Федеральная таможенная служба. Реестр таможенных перевозчиков. Режим доступа: <https://customs.gov.ru/pendata/7730176610-reestramperev> (дата обращения: 11.04.2024).

¹⁷ Там же.

¹⁸ Транспортные компании, грузоперевозки в Дальневосточном федеральном округе. Режим доступа: <https://dfo.spr.ru/all/transportnie-kompanii-gruzoperevozki/> (дата обращения: 11.04.2024).

¹⁹ Протокол между Федеральной таможенной службой (Российская Федерация) и Главным таможенным управлением Китайской Народной Республики о взаимном признании статуса уполномоченного экономического оператора (Москва, Пекин, 4 февраля 2022 года). Режим доступа: <https://base.garant.ru/403561058/1b93c134b90c6071b4dc3f495464b753/?ysclid=lrz1a59khn789152494> (дата обращения: 11.04.2024).

технологических процессов, в том числе при принятии решений о пространственном размещении объектов таможенной инфраструктуры и выделении инвестиционных ресурсов.

Важными факторами развития региона являются запущенные на территории ДФО специальные правовые и организационно-экономические режимы: ТОСЭР, СПВ, Дальневосточная концессия, тарифы железнодорожного транспорта «Инфляция минус», а также новые форматы трансграничного взаимодействия со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, реализуемые Правительством РФ и ФТС России в рамках нового подхода к «сквозному» интеллектуальному управлению границами.

Перечисленные режимы функционирования регионального механизма инфраструктуры таможенных услуг являются своего рода пилотными организационно-экономическими проектами государства. Исследование данной темы является актуальной теоретической и практической задачей.

Список литературы

1. Третьяк Н.А. Таможенный потенциал как важнейшее условие экономического роста: региональный аспект. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2021;2(95):69–79.
2. Хрущев И.Э. Мероприятия по строительству и модернизации пунктов пропуска на Дальнем Востоке. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2020;4(93):43–46.
3. Красова Е.В., Останина В.М. Роль и проблемы института таможенных представителей в развитии внешнеэкономической деятельности. Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2021;2:108–118. <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2021-2-108-118>
4. Мандрашов Е.И., Евсиков А.М., Дианова В.Ю. Таможенное регулирование трансграничной (внешней) электронной торговли в рамках эксперимента с бондовыми складами. Таможенное дело: научно-практический журнал. 2023;4:13–21.
5. Заусаев В.К., Кручак Н.А. Концептуальные основы развития Дальнего Востока. В кн.: Регионы России: стратегии и механизмы модернизации, инновационного и технологического развития: материалы X Международной научно-практической конференции, Москва, 6–7 июня 2019 г. М.: Институт научной информации по общественным наукам РАН; 2019. С. 49–50.
6. Тимофеева Е.Ю. Определение приоритетов при размещении объектов таможенной инфраструктуры в регионах. Транспорт Российской Федерации. 2016;1(62):49–52.
7. Лисица А.А. Инфраструктура в сфере таможенных услуг: структурная модель и анализ категориально-понятийного аппарата. Вестник университета. 2023;12:114–124. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2023-12-114-124>

References

1. Tretyak N.A. Customs capacity as the most important condition for economic growth: a regional aspect. Customs policy of Russia in the Far East. 2021;2(95):69–79. (In Russian).
2. Khrushchev I.E. Measures for the construction and modernization of checkpoints in the Far East. Customs policy of Russia in the Far East. 2020;4(93):43–46. (In Russian).
3. Krasova E.V., Ostanina V.M. Role and challenges of customs representative institute in foreign economic activity development. Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics. 2021;2:108–118. (In Russian). <https://doi.org/10.24143/2073-5537-2021-2-108-118>
4. Mandrashev E.I., Evsikov A.M., Dianova V.Yu. Customs regulation of cross-border (external) electronic trade as part of an experiment with bonded warehouses. Customs business. 2023;4:13–21. (In Russian).
5. Zausaev V.K., Kruchak N.A. Conceptual bases for the development of the Far East. In: Regions of Russia: Strategies and mechanisms of modernization, innovative and technological development: Proceedings of the X International Scientific and Practical Conference, Moscow, June 6–7, 2019. Moscow: Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences; 2019. Pp. 49–50. (In Russian).
6. Timofeeva E.Yu. Determination of priorities when placing customs infrastructure facilities in the regions. Transport of the Russian Federation. 2016;1(62):49–52. (In Russian).
7. Lisitsa A.A. Infrastructure in the field of customs services: categorical and conceptual apparatus' structural model and analysis. Vestnik universiteta. 2023;12:114–124. (In Russian). <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2023-12-114-124>