

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2019, №6, Том 11 / 2019, No 6, Vol 11 <https://esj.today/issue-6-2019.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/14ECVN619.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Минакова И.В., Тихомиров М.Е. Основные направления повышения эффективности функционирования таможенно-логистических терминалов в приграничных регионах как фактора их социально-экономического развития // Вестник Евразийской науки, 2019 №6, <https://esj.today/PDF/14ECVN619.pdf> (доступ свободный).
Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Minakova I.V., Tikhomirov M.E. (2019). The main directions of improving the functioning of customs and logistics terminals in border regions as a factor in their socio-economic development. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 6(11). Available at: <https://esj.today/PDF/14ECVN619.pdf> (in Russian)

УДК 332; 338

ГРНТИ 06.61.33; 06.54.01

Минакова Ирина Вячеславна

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Декан факультета «Государственного управления и международных отношений»
Доктор экономических наук, профессор
E-mail: irene19752000@mail.ru

Тихомиров Максим Евгеньевич

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия
Доцент
E-mail: max_nata_n@mail.ru

Основные направления повышения эффективности функционирования таможенно-логистических терминалов в приграничных регионах как фактора их социально-экономического развития

Аннотация. В статье рассмотрены основные направления повышения эффективности функционирования таможенно-логистических терминалов.

Во введении обоснована актуальность темы исследования, в т. ч. отмечено наличие влияния деятельности ТЛТ на социально-экономическое развитие приграничных районов.

В первой части статьи проанализированы институциональные аспекты функционирования таможенно-логистических терминалов в приграничных районах. Исследованы основные нормативные правовые документы, в которых приведены первоочередные и стратегические цели и задачи развития РФ, а также Указы Президента РФ и Постановления Правительства РФ, в соответствии с которыми оценивается эффективность деятельности органов региональной и муниципальной власти.

Также отмечено, что в связи с тем, что таможенно-логистический терминал (ТЛТ) включает комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги, расположенные в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, его функционирование обеспечивает занятость населения района, а также определенное потребление товаров и услуг. Причем это происходит на

достаточно большом расстоянии от областного (краевого, республиканского) центра, и приводит к снижению оттока населения в более крупные образования в целях поиска работы.

Во второй части работы определены основные направления по улучшению социально-экономической ситуации в приграничных регионах на основе развития таможенно-логистических терминалов. Отмечена необходимость проанализировать опыт Белоруссии в сфере таможенной логистики, объединив усилия и ресурсы государства и бизнеса.

В заключении статьи сделан вывод, что в целях обеспечения эффективности государственно-частного партнерства в условиях концессий в таможенно-логистической сфере необходима разработка ряда подзаконных актов, уточняющих отношения участников партнерства по поводу создания и эксплуатации инфраструктурных объектов.

Ключевые слова: таможенно-логистический терминал; социально-экономическое развитие; государственно-частное партнерство; региональная экономика

Введение

Развитие мировой экономики влечет расширение внешнеэкономических связей и приводит к активизации хозяйствующих субъектов [1; 2]. В таких условиях возрастает значимость пунктов пропуска через таможенную границу ЕАЭС и складов временного хранения (СВХ), которые посредством расширения системы услуг приобретают статус таможенно-логистических терминалов (ТЛТ). Их деятельность может оказывать значительное влияние на социально-экономическое развитие территорий (прежде всего, приграничных регионов) [3; 4]. В связи с этим представляет значительный научный интерес исследование направлений повышения эффективности функционирования ТЛТ как одного из факторов социально-экономического роста и инвестиционной привлекательности приграничных территорий.

Институциональные аспекты функционирования таможенно-логистических терминалов в приграничных районах

В соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» определены основные направления развития приграничных регионов (имеющих участок таможенной границы ЕАЭС)¹. Кроме того, Государственная Дума Российской Федерации приняла в третьем чтении поправки в закон о федеральном бюджете РФ на 2019 год и на плановый период 2020–2021 годов, которыми предусмотрено увеличение бюджетных расходов на 256,5 млрд руб., в том числе более 129 млрд руб. будет направлено в регионы на решение актуальных проблем: 34,4 млрд руб. составит поддержка региональных дорожных фондов, в качестве грантов субъектам РФ на выполнение нацпроектов выделяется 30,9 млрд руб.

1 Развитие регионов РФ осуществляется в соответствии с многочисленными критериями (в т. ч. в соответствии с Указом Президента РФ от 25.04.2019 №193², Указом

¹ Указ Президента РФ от 07.05.2018 №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297432/.

² Указ Президента РФ от 25.04.2019 N 193 "Об оценке эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации" [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_323451/.

Президента РФ от 28.04.2008 №607³, Постановлением Правительства РФ от 19.04.2018 №472⁴ и т. д.). К ним относят такие направления муниципальных программ, как социальная поддержка граждан; улучшение демографической ситуации; градостроительство и инвестиционная деятельность; развитие общественного транспорта и дорожного хозяйства; повышение эффективности управления финансами; развитие малого и среднего предпринимательства; развитие муниципальной службы, повышение эффективности взаимодействия с общественными организациями и территориальными органами местного самоуправления и т. д.

Экономическими критериями эффективности деятельности органов местного самоуправления приграничных районов выступают следующие: число субъектов малого и среднего предпринимательства; доля среднесписочной численности работников всех предприятий и организаций; объем инвестиций в основной капитал (за исключением бюджетных средств) в расчете на одного жителя; доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения; среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников и т. д.

В отдаленных от областного или городского центра районах, порой, достаточно сложно обеспечить достижение необходимых значений показателей эффективности деятельности. Однако в приграничных районах, на сравнительно небольшом расстоянии от пунктов пропуска через границу, имеется возможность образования таможенно-логистических терминалов (ТЛТ) (при соблюдении соответствующих условий и включения в реестр владельцев СВХ (склад временного хранения)), т. е. данный аспект является частной инициативой как один из видов (подвидов) предпринимательской деятельности. На территории ТЛТ размещается таможенный орган (таможенный пост), служащие которого осуществляют таможенное оформление товаров.

В связи с тем, что ТЛТ включает комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги, расположенные в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации, его функционирование обеспечивает занятость населения района, а также определенное потребление товаров и услуг [5]. Причем это происходит на достаточно большом расстоянии от областного (краевого, республиканского) центра, и приводит к снижению оттока населения в более крупные образования в целях поиска работы.

Главным критерием при оценке ТЛТ является их пропускная способность, под которой понимается «возможность одновременного размещения транспортных средств на площадке, предназначенной для транспортных средств с товарами, помещенными на временное хранение, а также транспортных средств с товарами, находящимися под таможенным контролем, на территории, прилегающей к СВХ» [6]. Кроме того, к критериям оценки работы ТЛТ относят его объем товаропотока, площадь складских помещений, площадь стоянок транспортных

³ Указ Президента РФ от 28.04.2008 N 607 (ред. от 09.05.2018) "Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов" [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_76576/.

⁴ Постановление Правительства РФ от 19.04.2018 N 472 (ред. от 04.12.2018) "Об осуществлении мер по реализации государственной политики в сфере оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и..." [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296443/.

средств, площадь стоянки легковых автомобилей, количество подразделений ТЛТ, штатную численность сотрудников ТЛТ, эффективность, продуктивность, лабильность и устойчивость.

ФТС России полагает, что создание современных ТЛТ, приближенных к государственной границе РФ, приведет к улучшению качества проведения таможенных операций и процедур путем решения задач самого различного направления и уровня: улучшение и расширение транспортной инфраструктуры приграничных регионов и, одновременно с этим, – снижение нагрузки на транспортные объекты и артерии крупных городов внутри страны; усиление таможенного контроля за товарами на раннем этапе их перевозки по территории России, уход от системы тотального применения таможенного транзита; стимулирование внедрения современных информационных технологий (в т. ч. в рамках проекта цифровой экономики): предварительное информирование, электронное декларирование, удаленный выпуск товаров; снижение временных и материальных затрат как на саму процедуру таможенного декларирования, так и вследствие оптимизации логистических схем; создание рабочих мест в приграничных регионах, развитие их социальной инфраструктуры, что, в конечном итоге, приведет к повышению уровня жизни населения.

Улучшение социально-экономической ситуации в приграничном регионе на основе развития таможенно-логистического терминала

В целом, государственная политика регионального развития основана на ряде инструментов, представляющих собой систему, которая постоянно трансформируется в зависимости от динамики внутренней и внешней среды [7; 8]. Для приграничных субъектов РФ система государственного регулирования социально-экономического развития несколько отличается от «общероссийской», что выражается в учете специфических географических особенностей приграничных районов.

На основании проанализированных данных можно предложить несколько путей модернизации таможенно-логистических терминалов, сопровождающихся развитием соответствующих приграничных районов (что особенно актуально в условиях развития ЕАЭС [9]) (рис. 1).

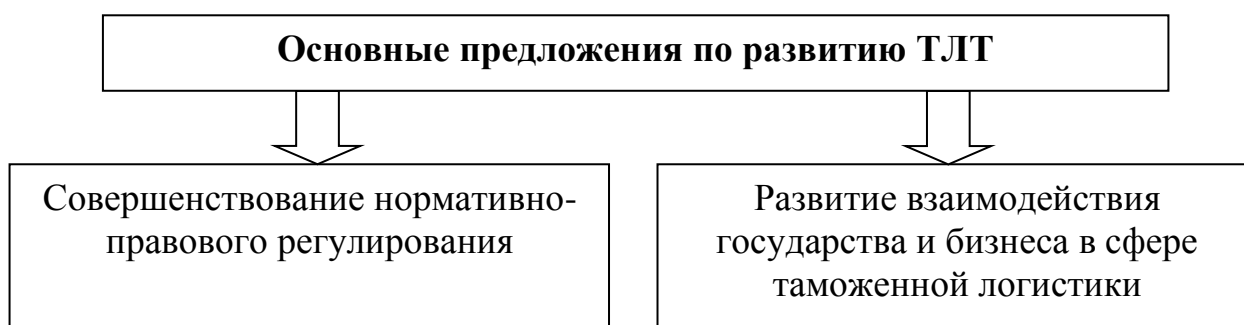


Рисунок 1. Основные предложения по развитию ТЛТ (составлено/разработано автором)

Важность государственной поддержки развития таможенно-логистической инфраструктуры отмечена в научных кругах [10].

Для этого необходимо внесение изменений в существующее законодательство.

Концепция таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации от 29 августа 2008 г., отчасти потеряла свою актуальность и в настоящий момент существует необходимость ее реформирования.

Более того, развитие таможенно-логистических терминалов отвечает условиям Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. Создаются 16

ЦЭД по всей стране и первоначально было заложено, что Центры электронного декларирования будут взаимодействовать с таможенно-логистическими терминалами. В связи с этим следует далее развивать эту Стратегию в плане взаимодействия таможенно-логистических терминалов с Центрами электронного декларирования, а также уделить должное внимание развитию таможенно-логистических терминалов в рамках Стратегии.

Кроме того, необходимо сохранить приоритетность таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ, чтобы не было чрезмерной транспортной нагрузки на крупные российские города.

Другим фактором является перемещение фактического контроля с пункта пропуска на таможенно-логистические терминалы. Это возможно сделать в рамках внесения изменения в Приказ ФТС России от 17 ноября 2011 года № 2351, которым установлен порядок совершения таможенных операций при перемещении товаров автомобильным транспортом из мест прибытия на таможенную территорию ЕАЭС на склады временного хранения, находящиеся в непосредственной близости от пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. В данном случае целесообразно допустить перемещение товаров с пунктов пропуска на склад временного хранения не только в регионе деятельности одного таможенного органа, но и на другие близлежащие таможенные органы, расположенные на таможенно-логистических терминалах, для осуществления фактического контроля и последующего таможенного оформления, потому что таможенный контроль удобнее всего проводить на таможенно-логистических терминалах, так как там есть все необходимое оборудование, и, кроме того, непосредственная близость к пункту пропуска.

Второе предложение – внедрить опыт Белоруссии в сфере таможенной логистики, объединив усилия и ресурсы государства и бизнеса.

В Республике Беларусь осуществляют деятельность 43 хозяйствующих субъекта в сфере логистики и околολогистических услуг, в том числе девять из 16 торгово-логистических центров обслуживают собственные грузопотоки, остальные оказывают услуги сторонним организациям. Всего же в настоящее время создано более 20 логистических центров общей складской площадью порядка 400 тыс. м².

В российской практике также можно найти конкретные примеры деятельности компаний, основой которых стал механизм ГЧП в области таможенной логистики. Так, Национальная логистическая компания (НЛК) функционирует на рынке логистических услуг России с 1995 года, и в настоящее время представляет собой систему из нескольких самостоятельных структур (подсистем), который оказывают контрагентам полный комплекс логистических услуг в формате 4PL-провайдера.

При этом, следует отметить, что вышеприведенный пример является, скорее, исключением из правила, а в целом в России очень редко реализуются проекты в таможенно-логистической сфере при взаимодействии государства и предпринимательского сообщества. Отчасти, негативным фактором сдерживания развития ГЧП в таможенно-логистической сфере является отсутствие ряда регламентирующих нормативно-правовых документов, а также наличие административных барьеров. В дополнении к вышесказанному, важным ограничивающим условием выступает дефицит высококвалифицированных кадров, а также невысокой уровень взаимного доверия между сторонами в рамках ГЧП, их недостаточная активность в этом вопросе.

Исходя из этого, в качестве важного направления повышения эффективности трансграничных процессов в приграничных регионах России должно рассматриваться совершенствование методов государственно-частного партнерства с развитием механизма

государственных гарантий для высокоэффективных проектов в таможенно-логистическом (околотаможенном) комплексе с использованием эффективной налоговой системы.

С точки зрения возможностей привлечения внебюджетных ресурсов для реализации особо значимых таможенно-логистических проектов в приграничных регионах, ГЧП способно выступить в роли мощного институционального и организационного альянса государства и бизнеса, который будет направлен на улучшение использования государственного имущества, выполнение наиболее важных проектов в таможенной (околотаможенной) сфере, повышение отдачи от инвестиций и логистически-ориентированную модернизацию технико-технологической базы участников экспортно-импортных процессов.

Поэтому партнерство государства и частного бизнеса имеет большое значение для работы ТЛТ. Благодаря ГЧП они начнут быстрее развиваться и расширяться, и как следствие этого, поступление инвестиций на ТЛТ будет улучшить инвестиционный климат региона, повысит уровень жизни населения, приведет к увеличению занятости и росту заработной платы. Кроме того, у работников появится стимул повысить свою квалификацию, чтобы работать на современных средствах таможенного контроля, что также решит одну из основных проблем в приграничных районах – дефицит квалифицированных специалистов.

Дополнительные возможности частных инвесторов и субъектов таможенно-логистической сферы определяются тем, что в условиях ГЧП государство принимает на себя значительную долю расходов и рисков, используя свой административный ресурс для усиления привлекательности конкретного таможенно-логистического проекта, т. е. государство выступает ключевым участником внешнеторговой сферы хозяйствования.

На основе использования потенциала ГЧП может быть обеспечено решение многих задач долгосрочного развития таможенно-логистического комплекса, которые часто встречаются в приграничных районах, – скоординированное развитие терминалов, различных типов транспорта и коммуникационных структур путем сопряжения интересов государства, инфраструктурных и инвестиционных компаний.

В дополнение к выше сказанному, анализ уровня развития форм и механизмов ГЧП в российских условиях говорит о том, что на сегодняшний день в России имеется ряд проблем, нуждающихся в скорейшем решении: еще не в полной мере отработаны правовые нормы, обеспечивающие гарантии интересов частного бизнеса и государства, требуют развития договорные и организационные формы, с учетом которых могут эффективно реализовываться проекты ГЧП. Следует отметить, что уже в настоящее время действует механизм защиты от неблагоприятного изменения законодательства (относительно резидентов особых экономических зон)⁵ [11; 12].

Однако существующие нормативно-правовые акты не четко регламентируют принципы и порядок взаимодействия участников концессионных отношений, что снижает мотивацию бизнес-структур к участию в подобных организационно-экономических конструкциях [13].

Для обеспечения эффективности ГЧП в условиях концессий в таможенно-логистической сфере необходима разработка ряда подзаконных актов, уточняющих отношения участников партнерства по поводу создания и эксплуатации инфраструктурных объектов. Следует выстраивать конструктивные и взаимовыгодные отношения между бизнесом и государством в лице органов ФТС России в плане долгосрочного сотрудничества. Сейчас такая форма взаимодействия бизнеса и власти является новой и только складывающейся в таможенно-

⁵ Статья 38. «Гарантия от неблагоприятного изменения законодательства Российской Федерации о налогах и сборах» Федерального закона "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54599/.

логистической сфере, а также недостаточно формализованной и слабо регулируемой в экономико-правовом контексте. При этом именно формирование цивилизованных партнерских отношений во взаимодействии бизнеса и власти представляется важной и первостепенной задачей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лаптев Р.А., Коварда В.В. Анализ внешнеэкономических интересов России на мировом рынке // Научное обозрение: теория и практика. 2018. № 6. С. 8–17.
2. Лаптев Р.А. Национальная экономика России в системе мирохозяйственных связей // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 8. С. 25–27.
3. Тихомиров М.Е. Исследование роли таможенно-логистических терминалов в развитии приграничных регионов России (на примере Курской области) // Вестник Евразийской науки, 2018 №6, <https://esj.today/PDF/55ECVN618.pdf> (доступ свободный).
4. Минакова И.В., Тихомиров М.Е. Перспективы социально-экономического развития Курской области как приграничного региона // В сборнике: Актуальные проблемы развития социально-экономических систем: теория и практика. Материалы международной научно-практической конференции. Ответственный редактор Е.А. Большчева. 2018. С. 55–60.
5. Тихомиров М.Е., Алябьева К.В., Коварда В.В. Введение в специальность (для студентов специальности "таможенное дело") // Учебное пособие / Санкт-Петербург, 2019.
6. Афонин П.Н., Денисова Е.Н., Мютте Г.Е. Повышение качества таможенных услуг на таможенно-логистических терминалах // Российское предпринимательство. – 2012. – Том 13. – № 8. – С. 138–144.
7. Коварда В.В., Тимофеева О.Г. Особенности инструментов стимулирования регионального развития в России // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2018. № 8. С. 135–143.
8. Коварда В.В. Анализ динамики нормативного регулирования оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации // Вестник Евразийской науки, 2019 №4, <https://esj.today/PDF/02ECVN419.pdf> (доступ свободный).
9. Лаптев Р.А. Анализ перспектив развития евразийской экономической интеграции // Вестник евразийской науки. 2018. Т. 10. № 4. С. 36.
10. Добринский В.П. Алгоритм проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры // Economics: Yesterday, Today and Tomorrow. 2017, Vol. 7, Is. 3A. <http://publishing-vak.ru/file/archive-economy-2017-3/23-dobrinskii.pdf>.
11. Коварда В.В., Рогов Р.А. Исследование основных проблем привлечения иностранных инвестиций в экономику России // Вестник Евразийской науки, 2019 №1, <https://esj.today/PDF/07ECVN119.pdf> (доступ свободный).
12. Алябьева К.В., Коварда В.В. Таможенные процедуры "свободная зона", "свободный склад" как правовые инструменты в обеспечении развития социально-экономических систем // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2014. № 4. С. 37–42.
13. Балашова М.В., Воронина Л.И. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2–2. – С. 337–341; URL: <http://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39933> (дата обращения: 16.10.2019).

Minakova Irina Vyacheslavna

Southwest state university, Kursk, Russia
E-mail: irene19752000@mail.ru

Tikhomirov Maxim Evgenievich

Southwest state university, Kursk, Russia
E-mail: max_nata_n@mail.ru

The main directions of improving the functioning of customs and logistics terminals in border regions as a factor in their socio-economic development

Abstract. The article discusses the main directions of improving the functioning of customs and logistics terminals.

The introduction substantiates the relevance of the research topic, including the influence of TLT activities on the socio-economic development of border regions was noted.

The first part of the article analyzes the institutional aspects of the functioning of customs and logistics terminals in border regions. The main regulatory legal documents are examined, which contain the primary and strategic goals and objectives of the development of the Russian Federation, as well as the decrees of the President of the Russian Federation and the Decree of the Government of the Russian Federation, in accordance with which the effectiveness of the activities of regional and municipal authorities is assessed.

It is also noted that due to the fact that the customs and logistics terminal (TLT) includes a complex of buildings, structures, territories, united as a whole, within which services related to the customs clearance of goods and vehicles, their storage, transportation inland countries, as well as other related services located in the immediate vicinity of the checkpoint across the state border of the Russian Federation, its functioning provides employment to the population of the region, as well as consumption of goods and services. Moreover, this occurs at a fairly large distance from the regional (regional, republican) center, and leads to a decrease in the outflow of the population to larger entities in order to find work.

In the second part of the work, the main directions are identified for improving the socio-economic situation in the border region based on the development of a customs and logistics terminal. The need to analyze the experience of Belarus in the field of customs logistics, combining the efforts and resources of the state and business is noted.

The article concludes that, in order to ensure the effectiveness of public-private partnerships in the context of concessions in the customs and logistics sphere, it is necessary to develop a number of by-laws that clarify the relations of the participants in the partnership regarding the creation and operation of infrastructure facilities.

Keywords: customs and logistics terminal; socio-economic development; public-private partnership; regional economy