

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

2018, №6, Том 10 / 2018, No 6, Vol 10 <https://esj.today/issue-6-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/55ECVN618.pdf>

Статья поступила в редакцию 22.12.2018; опубликована 19.02.2019

Ссылка для цитирования этой статьи:

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). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Tikhomirov M.E. (2018). Study of the role of customs and logistics terminals in the development of border regions of Russia (on the example of the Kursk region). *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 6(10). Available at: <https://esj.today/PDF/55ECVN618.pdf> (in Russian)

УДК 332

ГРНТИ 06.61.33

Тихомиров Максим Евгеньевич

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», Курск, Россия

Доцент

E-mail: max_nata_n@mail.ru

Исследование роли таможенно-логистических терминалов в развитии приграничных регионов России (на примере Курской области)

Аннотация. В статье проанализированы основные аспекты региональной политики в России. Во введении обоснована актуальность темы в аспекте стимулирования развития регионов Российской Федерации.

В первой части статьи автор рассматривает основные направления регионального развития, выраженные через такие конкурентные преимущества, как территории с особым правовым статусом (СЭЗ, ТОСЭР), транзитный потенциал и т. п., а также определяет приоритетные векторы развития социально-экономической системы Курской области.

В дальнейшем автор анализирует деятельность таможенно-логистических терминалов и складов временного хранения как возможные точки экономического роста отдельных районов региона и субъекта Российской Федерации в целом.

Делается подробное описание сущности таможенно-логистических терминалов; выделяются факторы, оказывающие наибольшее влияние на развитие транспортной инфраструктуры и систему цепочек поставки товаров. При этом акцентируется внимание, что востребованность услуг таможенно-логистических терминалов возрастает, так как дистрибуторы и участники внешнеэкономической деятельности стремятся воспользоваться расположением с точки зрения логистики в целях снижения расходов по транзиту товаров.

Автором рассматривается нормативная правовая основа развития складов временного хранения и таможенно-логистических терминалов, определяются основные тенденции и перспективы.

В дальнейшем, исследуется деятельность таможенно-логистических терминалов на территории Курской области. При этом отмечается, что имея определенные конкурентные

преимущества в аспекте развития транзитного потенциала, в Курской области необходимо дальнейшее совершенствование деятельности ТЛТ.

В заключении делается вывод, что развитие таможенно-логистических терминалов является важнейшей задачей не только с позиций таможенного оформления и таможенного контроля, но и в рамках развития приграничных территорий и формирования позитивного имиджа Курской области.

Ключевые слова: регион; региональное развитие; таможенное администрирование; склад временного хранения; таможенно-логистический терминал; социально-экономическое развитие

Введение

В Указе Президента РФ от 16.01.2017 №13 "Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года" отмечена необходимость предоставления регионам большей самостоятельности с целью стимулирования социально-экономического развития. Причем, в соответствии с вышеотмеченным Указом предполагается предоставление грантов тем субъектам РФ, достигавшим наиболее высоких темпов наращивания собственного экономического потенциала и снижения уровня дотационности территорий¹. Этот же механизм стимулирования отмечен и в Постановлении Правительства РФ от 19.04.2018 №472 «Об осуществлении мер по реализации государственной политики в сфере оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации...», где сказано, что гранты выделяются 40 субъектам РФ, значение эффективности деятельности исполнительной власти которых имеет наибольшее значение² [1].

Таким образом, органам региональной власти необходимо определить перспективные направления в экономической системе, имеющие определенный потенциал, с целью стимулирования приоритетного развития [1-5]. В одних регионах это крупный промышленный кластер, в других особый правовой статус территории (ОЭЗ, ТОР и т. п.), в третьих – транзитный потенциал. Так, в Курской области, во-первых, имеются плодородные черноземные почвы, что обуславливает развитие сельского хозяйства; во-вторых, крупные промышленные объекты, являющиеся градообразующими предприятиями (Михайловский горно-обогатительный комбинат (г. Железногорск), Курская АЭС (г. Курчатов)); в третьих, регион обладает транзитным потенциалом – через Курскую область проходит ответвление

¹ Указ Президента РФ от 16.01.2017 №13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_210967/.

² Постановление Правительства РФ от 19.04.2018 №472 «Об осуществлении мер по реализации государственной политики в сфере оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации...» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_296443/.

девятого международного транспортного коридора (МТК №9). Однако, если добыча полезных ископаемых демонстрирует рост (4,5 % в 2016 г.) и занимает значительную долю в ВРП региона (8,61 %), еще более высокие показатели в сельском хозяйстве (10,9 % и 18,41 % соответственно), то в таком виде экономической деятельности, как транспорт и связь, имеющему долю в ВРП в 2016 г. в размере 5,74 %, наблюдается спад на 2,1 % (таблица 1).

Таблица 1

Объем и индекс физического объема добавленной стоимости по видам экономической деятельности Курской области³

По хозяйственным видам экономической деятельности	Добавленная стоимость в текущих ценах за 2016 г., тыс. рублей	Индекс физического объема 2016 г. к 2015 г., %	Доля в ВРП, %
Валовой региональный продукт	364601655	103.9	100
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	67110993	110.9	18,41
Добыча полезных ископаемых	31401560	104.5	8,61
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	27655570	95.8	7,59
Транспорт и связь	20924170	97.9	5,74

Составлено автором

При этом, развитие транспортного потенциала Курской области является одним из направлений наращивания экономического потенциала региона.

Основная часть

Курская область представляет собой регион, через который проходит трасса «Москва-Симферополь», а также дорога на Киев (столица Украины). Следует также отметить, что регион граничит с городом Сумы (Украина). Этот факт свидетельствует о возможности развития транзитного потенциала региона, одним из условий чего является развитие транспортной инфраструктуры [6]. В этом аспекте для стимулирования развития внешнеэкономической деятельности, в частности, автомобильных перевозок, необходимо стимулирование деятельности такого элемента транспортной инфраструктуры, как таможенно-логистический терминал (ТЛТ), который представляет собой комплекс зданий и территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным декларированием товаров и транспортных средств, их хранением, распределением, транспортировкой, а также иные сопутствующие услуги [7-9].

В Курской области созданы и осуществляют свою деятельность два таможенно-логистических терминала – Крупецкий и Суджанский. ТЛТ Крупецкий создан на базе двух складов временного хранения ООО «ТЛТ Крупецкий», на котором размещен Крупецкий таможенный пост Курской таможни, и ООО «Знамение», на котором размещен отдел таможенного оформления и таможенного контроля №2 Крупецкого таможенного поста Курской таможни с возможностью самостоятельно осуществлять таможенное декларирование и таможенный контроль. ТЛТ Суджанский создан на базе двух складов временного хранения ООО «ТЛТ Суджа», на котором размещен Курский таможенный пост Курской таможни, и ООО «Ф-Брокер», на котором размещен Мирный таможенный пост Курской таможни.

Таможенно-логистические терминалы оказывают большое влияние на развитие транспортной инфраструктуры и систему цепочек поставки товаров, уменьшая транзитное

³ Курскстат [Электронный ресурс] http://kurskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kurskstat/ru/statistics/grp/.

время движения грузов и стоимость их доставки. Можно выделить несколько факторов такого влияния.

1. Местоположение. В Курской области проходит государственная граница с Украиной протяженностью 245 км, граничит с Сумской областью. Приграничные районы области это Суджанский, Рыльский и Глушковский. В данных районах находятся многосторонние автомобильные пункты пропуска (МАПП) Суджа, МАПП Крупец и двусторонний автомобильный пункт пропуска (ДАПП) Теткино соответственно [6].

Таможенно-логистический терминал в соответствии с Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров, в местах приближенных к государственной границе Российской Федерации, одобренной Государственной пограничной комиссией 9 июля 2009 года, должен находиться в непосредственной близости к государственной границе Российской Федерации, около крупных транспортных узлов и за пределами крупных городов.

Так, ТЛТ Суджанский находится на автомобильной дороге Курск-Суджа (Россия)-Юнаковка-Сумы (Украина) в непосредственной близости от МАПП Суджа. ТЛТ Крупецкий находится на автомобильной дороге Курск-Рыльск (Россия)-Глухов-Киев (Украина) в непосредственной близости от МАПП Крупец.

2. Инфраструктура. Таможенно-логистический терминал представляет собой комплекс зданий и территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным декларированием товаров и транспортных средств, их хранением, распределением, транспортировкой, а также иные сопутствующие услуги. Таможенно-логистический терминал в своей структуре имеет склад временного хранения (СВХ), на котором хранятся иностранные товары, находящиеся под таможенным контролем до их помещения под таможенную процедуру. Склад временного хранения имеет как открытые площадки для размещения транспортных средств с товарами, так и помещения, специально предназначенные складского хранения товаров. Более того, таможенно-логистический терминал в своей структуре имеет пункты бытового обслуживания, включающие в себя пункты питания, прачечную, столовую, гостиницу, автостоянку и т. д. [7].

На базе таможенно-логистического терминала обязательно находится таможенный орган, производящий таможенное декларирование и таможенный контроль грузов, а также, в большинстве случаев, в зависимости от категорий товаров, находятся подразделения Роспотребнадзора и Россельхознадзора. В помещениях офисного типа размещены таможенные представители, логистические фирмы и иные общества, представляющие свои услуги в сфере транспорта.

3. Грузооборот. ТЛТ Крупецкий и Суджанский относятся к таможенно-логистическим терминалам первой категории. В сутки данные таможенно-логистические терминалы могут пропускать более 300 машин.

Таможенно-логистические терминалы имеют две составляющие: коммерческую и таможенную. К коммерческой составляющей относят услуги, связанные с транспортировкой, хранением, таможенным декларированием товаров. Для оказания коммерческих услуг на территории таможенно-логистического терминала расположены склады, офисные здания, стоянки для транспортных средств, а также объекты, на территории которых оказываются сопутствующие услуги (пункты питания, гостиницы, страховые компании, подразделения или филиалы банков).

К таможенной составляющей относятся услуги, связанные с выполнением государственных функций по таможенному декларированию и таможенному контролю товаров. Основой для таможенной составляющей, а также для формирования и развития таможенно-логистического терминала является склад временного хранения. На базе склада

временного хранения должен располагаться таможенный орган (таможенный пост). Нахождение на территории таможенно-логистического терминала таможенного органа позволяет эффективно осуществлять таможенный контроль, в первую очередь, за счет соответствия СВХ более высоким требованиям [8; 9].

4. Оснащенность. В целях обеспечения сохранности и исключения доступа посторонних лиц, таможенно-логистический терминал имеет огороженную охраняемую территорию с контрольно-пропускными пунктами, оснащенными техническими средствами таможенного контроля дегазирующими и радиоактивных материалов. Таможенно-логистический терминал для выполнения грузовых, складских, таможенных операций имеет следующее оборудование:

- досмотровую рентгеновскую технику;
- многоуровневое стеллажное оборудование для хранения товаров;
- весовое оборудование с различными пределами взвешивания;
- автоматизированные системы учета товаров;
- погрузо-разгрузочную технику (автопогрузчики, электропогрузчики и электрокары, механические тележки, краны, подъемники и иная погрузо-разгрузочная техника);
- системы видеонаблюдения прилегающей территории, открытой площадки и помещения;
- системы вентиляции, охранной и пожарной сигнализации, автоматической системы пожаротушения, регулируемого температурного режима;
- структурированные кабельные системы и локальные вычислительные сети и т. д.

В связи с изложенным востребованность таможенно-логистического терминала возрастает, так как дистрибуторы и участники внешнеэкономической деятельности воспользуются расположением с точки зрения логистики в целях снижения расходов по транзиту товаров.

В рамках Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28.12.2012 №2575-р, значительным шагом на пути либерализации и упрощения таможенных процедур стало расширение практики электронного декларирования, внедрение технологии удаленного выпуска, внедрение практики обязательного предварительного информирования о ввозимых товарах, сокращение срока выпуска товаров и т. д.

Воплощение в жизнь технологии удаленного выпуска товаров осуществлялось в рамках реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. Суть данной технологии заключается в территориальном разделении таможенного органа, принимающего решение о выпуске товаров, и таможенного органа, в регионе которого осуществляется временное хранение товаров. Технология удаленного выпуска основана на разделении таможенных операций на процессы документального и фактического контроля.

Само понятие таможенного поста как «центр электронного декларирования» и его функционирование стало возможно с применением технологии удаленного выпуска. Письмом ФТС России от 28.03.2012 №01-11/14513 разъясняется применение технологии удаленного выпуска товаров, которое возможно в связке «таможенный пост – ЦЭД и таможенный пост», в регионе деятельности которого расположен склад временного хранения, являющийся

таможенно-логистическим терминалом, включенным в опубликованный на официальном интернет-сайте ФТС России перечень. То есть таможенная декларация подается в электронном виде на таможенный пост – ЦЭД, а товар находится на СВХ таможенно-логистического терминала, расположенного в непосредственной близости от пункта пропуска на границе.

В 2018 году с использованием технологии удаленного выпуска оформлено около 30 % всех ДТ (деклараций на товары).

В соответствии со Стратегией развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства от 28.12.2012 №2575-р к главным стратегическим направлениям развития таможенной службы Российской Федерации относится совершенствование таможенного регулирования. Можно выделить следующие основные задачи в этой области:

1. развитие таможенных технологий в рамках реализации Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации;
2. дальнейшее упрощение и оптимизации контрольных процедур с учетом функционирования ЕАЭС, в том числе расширение практики применения технологии удаленного выпуска товаров;
3. обеспечение прозрачности осуществления таможенных операций, сокращение времени и количества документов, необходимых для совершения таможенных процедур при импорте (экспорте) товаров;
4. дальнейшее повышение эффективности деятельности таможенной службы Российской Федерации. Будет продолжено развитие и совершенствование институциональной и таможенной инфраструктуры, создание новой технологической базы, а также развитие социальной сферы таможенных органов.

Особое внимание планируется уделить развитию сети таможенно-логистических терминалов в приграничных субъектах Российской Федерации в рамках реализации целевых программ, комплексных федеральных и региональных проектов, в том числе с участием бизнес-сообщества (в рамках реализации механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП)). Совершенствование таможенной инфраструктуры будет осуществляться с учетом повсеместного внедрения системы электронного декларирования.

Таким образом, приоритетом развития таможенных органов стала концентрация декларирования товаров на таможенных постах – центрах электронного декларирования и их размещение на площадях, находящихся в федеральной собственности. Со слов руководителя Федеральной таможенной службы В.И. Булавина: «Ключевой момент Комплексной программы – это существенное реформирование самой процедуры таможенного администрирования. Речь идет, прежде всего, о создании электронных таможен. Наши подходы одобрены Правительством РФ, Президентом страны и Министерством финансов. В 2020 году планируем создать 8 электронных таможен и 8 специализированных центров электронного декларирования».

В конце октября в рамках Международного таможенного форума премьер-министр Д. Медведев запустил первую в РФ электронную таможню – в Приволжском федеральном округе. Всего стратегией ФТС России (Федеральная таможенная служба РФ) до 2020 года предусмотрено создание центров электронного декларирования в восьми региональных, одной авиационной и семи специализированных электронных таможен (таблица 2).

Таблица 2

График открытия центров электронного декларирования

Год	Региональное таможенное управление, таможня
2018	Приволжское таможенное управление
	Уральское таможенное управление
	Северо-Кавказское таможенное управление
	Калининградская областная таможня
	Владивостокская таможня
	Московская областная таможня
	Новороссийская таможня
2019	Центральная энергетическая таможня
	Центральная акцизная таможня
	Сибирское таможенное управление
	Балтийская таможня
	Таможня московского авиаузла
2020	Центральное таможенное управление
	Северо-Западное таможенное управление
	Южное таможенное управление
	Дальневосточное таможенное управление

Им же будут переданы и полномочия по принятию решений о выпуске товаров: ранее этим занимались все таможни, теперь их полномочия будут ограничены фактическим контролем. При рассмотрении вопроса о ликвидации таможен, приоритетным будет приниматься расположение и регион их деятельности, а также наличие ТЛТ и современных СВХ.

В Курской области функционирование таможни, безусловно, останется, так как в регион деятельности Курской таможни входит 3 международных автомобильных пункта пропуска, один железнодорожный и один воздушный пункт пропуска, а также имеется два таможенно-логистических терминала «Крупецкий» и «Суджанский».

Однако, бесспорно, данные ТЛТ нуждаются в развитии как со стороны государства, так и со стороны частного бизнеса.

В связи с этим, имея определенную конкурентные преимущества в области развития транзитного потенциала, в Курской области необходимо дальнейшее совершенствование деятельности ТЛТ (рис. 1). При этом, учитывая ограниченность государственных средств, целесообразно задействование механизмов государственно-частного партнерства. Тем более, что развитие ТЛТ для региона имеет вполне определяемые параметры:

- Каждый таможенно-логистический терминал как хозяйствующий субъект предоставляет населению рабочие места, при этом, развиваются и смежные сферы (например, продукты питания для столовой, в большинстве случаев, заготавливаются посредством приобретения у местного населения и крестьянско-фермерских хозяйств), что, по мультипликативному эффекту приводит к ситуации, что ТЛТ обеспечивает занятость не только непосредственных сотрудников организации. Таким образом, увеличивается занятость населения, причем в сельской местности (ТЛТ находятся в местах, приближенных к государственной границе РФ).
- Сеть ТЛТ создает определенные условия для перевозчиков и, в совокупности с иными факторами, формируют среду наибольшего благоприятствования в транспортно-перевозочной (логистической) деятельности (например, около ТЛТ можно осуществлять сервисное обслуживание грузовых автомобилей).

- Успешная клиентоориентированная деятельность ТЛТ помогает в формировании позитивного имиджа региона.

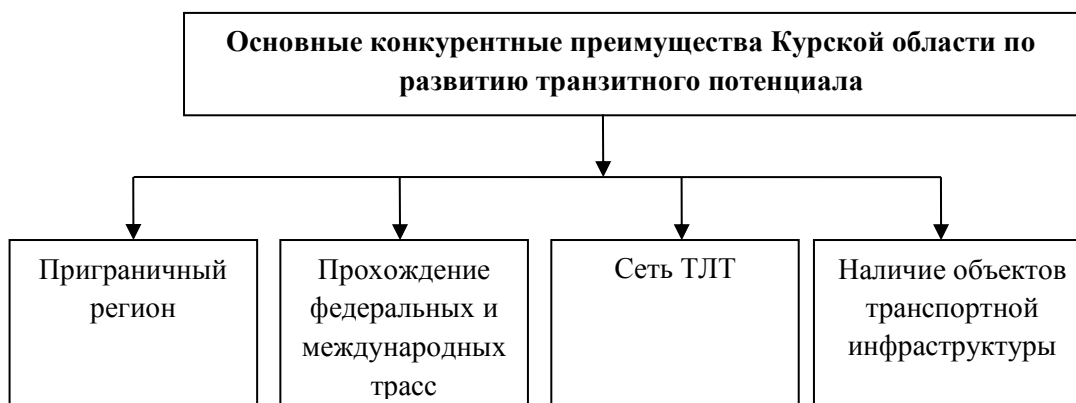


Рисунок 1. Основные конкурентные преимущества Курской области по развитию транзитного потенциала (составлено автором)

Таким образом, развитие таможенно-логистических терминалов является важнейшей задачей не только с позиций таможенного оформления и таможенного контроля, но и в рамках развития приграничных территорий и формирования позитивного имиджа Курской области [10].

Заключение

Таможенно-логистические терминалы – неотъемлемая часть околотаможенной инфраструктуры и созданы для создания условий международным перевозчикам через таможенную границу ЕАЭС. Для Курской области, обладающей транзитным потенциалом, ТЛТ приобретают особое значение как элементы развития отдельных территорий и всего региона.

ЛИТЕРАТУРА

1. Коварда В.В. Направления развития нормативно-правовой базы оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти регионов России // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 8 (61). С. 49-52.
2. Минакова И.В., Коварда В.В. Взаимозаменяемость и взаимодополняемость ресурсов в региональной экономике // Региональная экономика: теория и практика. 2011. № 33. С. 2-9.
3. Минакова И.В., Князев С.О. Методические основы мониторинга уровня социально-экономического развития региона // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2012. № 2. С. 58-63.
4. Минакова И.В., Прасолов С.В. Инвестиционное стимулирование регионального развития России // Региональная экономика: теория и практика. 2010. № 33. С. 2-10.
5. Коварда В.В. К вопросу о формировании системы показателей для оценки уровня социально-экономического развития региона // электронный научный журнал «Управление экономическими системами», 2018. №10. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.uecs.ru/regionalnaya-ekonomika/item/5129-2018-10-06-10-08-02>, свободный.
6. 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. Болычева. 2018. С. 55-60.
7. Введение в специальность (для студентов специальности 036401 таможенное дело) [Текст]: учебное пособие / И.В. Минакова, М.Е. Тихомиров, В.В. Коварда. – Санкт-Петербург, 2014.
8. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств [Текст]: учебное пособие / И.В. Минакова, М.Е. Тихомиров, В.В. Коварда. – Санкт-Петербург, 2013.
9. Солодухина О.И., Новикова Н. Место таможенных процедур в таможенном регулировании // В сборнике: Мировая экономика и социум: современные тенденции и перспективы развития сборник научных статей. 2016. С. 157-160.
10. Лаптев Р.А. Национальная экономика России в системе мирохозяйственных связей // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 8 (61). С. 25-27.

Tikhomirov Maxim Evgenievich

Southwest state university, Kursk, Russia

E-mail: max_nata_n@mail.ru

Study of the role of customs and logistics terminals in the development of border regions of Russia (on the example of the Kursk region)

Abstract. The article analyzes the main aspects of regional policy in Russia. The introduction justifies the relevance of the topic in terms of stimulating the development of regions of the Russian Federation.

In the first part of the article, the author considers the main directions of regional development, expressed through such competitive advantages as territories with special legal status (FEZ, TOSED), transit potential, etc., and also determines priority vectors for the development of the socio-economic system of the Kursk region.

In the future, the author analyzes the activities of customs and logistics terminals and temporary storage warehouses as possible points of economic growth in certain regions of the region and the subject of the Russian Federation as a whole.

A detailed description of the nature of the customs and logistics terminals is made; highlights the factors that have the greatest influence on the development of transport infrastructure and the system of supply chains of goods. At the same time, it is emphasized that the demand for services of customs and logistics terminals is increasing, as distributors and participants of foreign economic activity tend to use the location from the point of view of logistics in order to reduce the cost of transit of goods.

The author considers the regulatory legal basis for the development of temporary storage warehouses and customs and logistics terminals, identifies the main trends and prospects.

In the future, the activity of customs and logistics terminals in the territory of the Kursk region is investigated. At the same time, it is noted that having certain competitive advantages in the aspect of development of transit potential, in the Kursk Region it is necessary to further improve the activity of the TLT.

In conclusion, it is concluded that the development of customs and logistics terminals is the most important task not only from the standpoint of customs clearance and customs control, but also within the framework of the development of border areas and the formation of a positive image of the Kursk region.

Keywords: region; regional development; customs administration; temporary storage warehouse; customs and logistics terminal; socio-economic development