

УДК: 339.5.025.7

**ОПТИМИЗАЦИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ И ПРОЦЕДУР В НОВОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ ДЛЯ РОССИИ**

**OPTIMIZATION OF CUSTOMS AUTHORITIES AND PROCEDURES IN THE NEW
ECONOMIC REALITY FOR RUSSIA**

©Залетов Ю. С.

канд. пед. наук

Московский финансово-юридический университет (МФЮА)

г. Ярославль, Россия, zaleetov1983@mail.ru

©Zaletov Yu.

Ph.D., Moscow Finance and Law Academy

Yaroslavl, Russia, zaleetov1983@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается на практическом примере роль инновационных технологий таможенного оформления и таможенного контроля товаров в развитии экономики Ярославской области, обращается внимание на возможную позитивную роль современных технологий таможенного оформления товаров в реализации крупных транспортных проектов. Изучается вопрос регулирования государством внешнеэкономической деятельности (ВЭД) регионов РФ на примере Ярославской области. Ставится вопрос об осмыслении и научно-методическом обеспечении реформ современной системы администрирования ВЭД в регионах России на базе концепции непосредственно общественного продукта А. И. Кащенко.

Abstract. As a case study, the article considers the role of innovative technologies of goods customs clearance and customs control in the development of Yaroslavl region's economy, and draws attention to the potential positive role of modern customs clearance technologies in the implementation of major transport projects. We study the question of the state regulation of international economic activity (IEA) RF regions by the example of Yaroslavl region. The question of understanding the scientific and methodological support reforms of modern foreign trade administration system in the regions of Russia on the basis of the concept of the social product A. I. Kashchenko.

Ключевые слова: новая экономическая реальность, инфраструктура и транспорт, инновационная технология, оптимизация таможенных органов и процедур, развитие экономики региона, концепция непосредственно общественного продукта А. И. Кащенко.

Keywords: new economic reality, infrastructure and transport, innovative technology, optimization of customs bodies and procedures, development of the region's economy.

Мировой экономический кризис 2008–2009 г. г. не обошел стороной и Россию. После среднесрочной паузы (2010–2013 г. г.) в России имело место наложение кризисов разной природы и охвата (Н. Д. Кондратьев, С. Кузнец, теория суперциклов в нефтегазовом комплексе). Влияние мировой экономики, помноженное на внешние шоки (низкие цены на нефть, девальвация рубля, санкции и эмбарго) и исчерпание сырьевой модели развития, сформировали в России и для России новую экономическую реальность. Один из

отличительных признаков — тотальная неопределенность и повышенные риски для всех участников экономической деятельности. К ним добавились и структурные сдвиги, в частности, повышение роли инфраструктуры и транспорта. Об этом свидетельствует мегапроект — новый Шелковый путь из Китая в Европу. Межконтинентальные транспортные коридоры (в трех вариантах — северный, южный, центральный) затрагивают и перспективы Северного морского пути, БАМа и Транссиба. Свою лепту в складывающуюся схему размещения производительных сил России вносят и территории опережающего развития (ТОР), особые экономические зоны (ОЭЗ), кластеры, агломерации, технопарки и другие инновационные инструменты.

В этих условиях государственное регулирование внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД) нуждается в трансформации, оптимизации сети таможенных органов и совершенствовании таможенного администрирования. Новая экономическая реальность и место в ней инфраструктуры и транспорта требуют адекватного и оперативного осмысления в концепциях экономической теории. Отмечаем, что отдельные идеи и наблюдения в концепции непосредственно общественного продукта А. И. Кащенко могут получить дальнейшее продолжение и обсуждение, в частности, категория «обобществление» в контексте глобализации (точнее: ее кризисе) и сегментации мирового экономического пространства на макрорегионы, трансконтинентальные зоны свободной торговли. Эта сегментация преодолевается (хотя бы частично) за счет транспортных коридоров. Последние преобразуют ближнюю и дальнюю периферию по маршруту движения товаров и создания логистических центров. Обобществление получает мощный импульс и выходит за национальные и региональные границы. Экономике регионов–новаторов преобразуются. Трансконтинентальные транспортные коридоры Азия–Европа складываются в острой коллизии интересов партнеров и конкурентов (Китай, Индия, Япония, Южная Корея и другие) [1, с. 71].

Актуальные проблемы ВЭД и ее таможенного сопровождения обсуждались в профессиональной среде 15 апреля 2016 года в Москве, где состоялась конференция «Таможня 2016: Актуальные вопросы ВЭД», организованная издательским домом «Коммерсант». Участвовали в работе, специалисты из различных отраслей экономики: промышленных предприятий, Российского союза промышленников и предпринимателей, Торгово–промышленных палат регионов РФ, таможенных органов, организации «Деловая Россия» и «Опора России».

На данном мероприятии обсуждались актуальные вопросы таможенного администрирования ВЭД в отдельных регионах и Российской Федерации в целом. Вице–президент Торгово–промышленной палаты России Георгий Петров отметил, что по итогам 2015 года объем импорта товаров снизился на 40% по сравнению с 2014 годом, объем экспорта снизился более чем на 30%. Данная тенденция сохраняется и в течении 2016 года: за первые 2 месяца 2016 года снижение по импорту составило 18%, по экспорту 38% (1).

Председатель Общественного совета при ФТС директор ОАО «Северсталь» Алексей Мордашов отметил серьезное повышение логистических издержек участников ВЭД после введения в действие приказа ФТС №280 от 16.02.2016 года «О повышении эффективности контроля таможенной стоимости товаров в рамках системы управления рисками», который значительно увеличил время прохождения таможенного оформления импортных товаров необходимых для производственной деятельности предприятий — участников ВЭД по причине проведения дополнительных проверок документов и сведений.

Предприятия Ярославской области не остаются в стороне от обсуждаемых в ходе подобных мероприятий вопросов времени проведения таможенных операций, процедуры проведения контроля таможенной стоимости импортных товаров, уменьшения логистических издержек транспортировки экспортно–импортных грузов. На территории ярославского региона осуществляют хозяйственную деятельность крупные участники ВЭД: ОАО «Славнефть–Ярославнефтеоргсинтез», ОАО «Ярославский технический углерод», ОАО

«Автодизель», ПАО «Ярославский шинный завод», АО «Хром» и другие. Значительную часть издержек при экспортно–импортных операциях с товарами производимых данными предприятиями занимают транспортные расходы. Именно на данном вопросе в первую очередь решили сосредоточить внимание авторы данной публикации.

В течение 2015 года и в текущем 2016 году Федеральная таможенная служба (далее ФТС) предпринимает действия по внедрению новых информационных технологий таможенного оформления товаров. В рамках мероприятий по совершенствованию таможенного администрирования утвержденных Распоряжением Правительства РФ №1125–р от 29.06.2012 года и распоряжением ФТС России №96–р от 08.04.2016 года проводится эксперимент по совершенствованию операций при помещении товаров под процедуру таможенного транзита. Таможенный транзит — таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования (2).

Суть преимущества внедрения информационных технологий состоит в следующем: документы и сведения для помещения товаров под процедуру таможенного транзита участникам ВЭД возможно подавать в таможенный орган в электронном виде. Таможнями регионов доводятся основные положения Порядка совершения таможенных операций при таможенном оформлении товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита в электронной форме. Также участникам ВЭД рассказывается о необходимости представления в таможенный орган документов, необходимых для осуществления транспортного, санитарно–карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля в электронном виде. Необходимо отметить, что для совершения данных операций участнику ВЭД необходимо пройти соответствующее обучение и приобрести защищенную электронную цифровую подпись в информационной службе ФТС.

Несмотря на то, что Ярославская область не является пограничным регионом, и на ее территории отсутствуют международные автомобильные и железнодорожные пункты пропуска через границу ЕАЭС, участники ВЭД области ведут активную перевозку грузов согласно п.п. 4 и п.п. 5 п. 2 статьи 215 ТК ТС:

– перевозка иностранных товаров от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа (например, от Ярославского таможенного поста Ярославской таможни до Костромского таможенного поста также Ярославской таможни, либо же иного таможенного органа). Ярославский моторный завод может таким образом перемещать иностранные товары своим смежным предприятиям группы «ГАЗ» в г. Нижний Новгород;

– согласно п. 5 статьи 215 ТКТС товары могут перемещаться от таможенного органа места убытия до таможенного органа места прибытия через территорию государства, не являющегося членом ЕАЭС. Данный случай наиболее применителен к крупному участнику ВЭД нашей области — ОАО «Славнефть–Ярославнефтеоргсинтез» перемещающему крупные товарные партии своей продукции в Калининградскую область РФ. Также данная ситуация актуальна для всех участников ВЭД Ярославской области перемещающие свои грузы на территорию Калининградской области и в республику Армения.

Таким образом, авторы данной статьи считают, что применение инновационной технологии — электронной транзитной декларации (далее ЭТД) при перемещении отечественных и иностранных товаров участниками ВЭД региона позволит: а) сократить время оформления документов необходимых для помещения товаров под процедуру таможенного транзита согласно п. 3 статьи 182 ТКТС, тем самым снизит временные транспортные издержки участников ВЭД; б) сделать процедуру оформления транзитной

декларации прозрачной и быстродоступной, максимально снизив значение «человеческого фактора».

Еще один более общий вопрос, который включает в себя и ранее рассмотренный — роль государственных органов в регулировании экономической деятельности регионов нашей страны. С августа 2016 года на уровне Совета безопасности РФ выдвигается предложение рассмотреть проект транзитных коридоров «Единая Евразия». Данный проект должен стимулировать развитие Сибири, Дальнего Востока и Арктики за счет создания двух транспортно-логистических коридоров протяженностью 9600 км с опорой на Северный морской путь, новую скоростную железнодорожную магистраль на базе Транссиба и БАМа, а также сеть перегрузочных узлов. Безусловно, и российские таможенные органы должны сыграть позитивную роль в данном проекте (3). С начала 2012 года в структуре таможенных органов РФ начали свою работу Центры электронного декларирования (далее ЦЭДы). Основной целью создания таких функциональных подразделений является применение на практике инновационных технологий таможенного оформления товаров по технологии полного электронного декларирования, удаленного выпуска товаров, автоматической регистрации и выпуска декларации на товары. Суть технологии удаленного выпуска товаров состоит в том, что декларируемый участником ВЭД товар физически может находиться в месте, отличном от места декларирования. Например, иностранный либо же экспортный товар физически может находиться в Костромской области, а продекларировать его возможно в ЦЭДе Ярославской таможни. Данная схема таможенного оформления грузов внедряется в отдельных регионах России и позволяет обеспечить участникам ВЭД сокращение логистических затрат, а государству снизить расходы на содержание аппарата федеральной таможенной службы вследствие сокращения штатной численности должностных лиц. Технология автоматической регистрации и выпуска декларации на товары (далее ДТ) предназначена прежде всего для активных экспортеров товаров и обеспечивает проверку ДТ комплексным программным средством практически без участия таможенного инспектора.

Грамотное и научно обоснованное внедрение в практику работы отрасли вышеобозначенных технологий таможенного оформления и таможенного контроля товаров позволит поддержать в техническом плане реализацию таких крупных инфраструктурно-транспортных проектов как «Единая Евразия» и «Белкомур» (железнодорожный путь между государствами Северной Европы, Китаем и Юго-Восточной Азией через территорию ЕАЭС).

В связи с практически повсеместным внедрением в практику таможенного оформления товаров инновационных технологий таможенного оформления реализуемых посредством работы Центров электронного декларирования, авторы статьи считают необходимым поставить вопрос о надлежащем методологическом и научном обеспечении внешнеэкономической деятельности Ярославской области.

В связи с тем, что вышеописанные события во внешнеэкономической деятельности области происходят в год 100-летия со дня рождения профессора Кащенко А. И., под руководством которого в Ярославле сложилась научная экономическая школа, основанная на теории непосредственно общественного продукта, выступавшая как против недооценки роли товарно-денежных отношений, так и против их излишней идеализации, переоценки и уклона в сторону теории «рыночного социализма» [2, с. 151]. Научная школа, выступавшая за безусловно взвешенную, грамотную роль контроля государственными структурами экономической деятельности.

В сегодняшней ситуации, четко прослеживается организующая роль государственной политики в работе таможенных органов России по развитию внешнеэкономической деятельности области: 1) концентрация таможенного оформления в центре электронного декларирования; 2) ограничение компетенции внутренних таможенных постов по проверке и выпуску деклараций на товары и сосредоточение их функций на фактическом таможенном контроле, проведению транзитных операций с товарами. Приведение данных аспектов

внешнеэкономической деятельности в практику работы настоящего времени позволит участникам ВЭД региона сократить свои логистические издержки в виде уменьшения времени таможенного оформления импортных и особенно экспортных грузов, тем самым будет способствовать научно обоснованным направлениям развития экономики Ярославской области. В частности, в работах представителей ярославской экономической научной школы профессора Завьялова Ф. Н. содержатся четкие указания на направления диверсификации экспорта российской экономики [3, с. 88], а также профессора Пефтиева В. И. об достижении устойчивого равновесия интересов государства и бизнеса в инновационной деятельности [4, с. 45]. Особенно актуальны данные утверждения в аспекте внедрения в процесс таможенного оформления товаров процедуры отложенного определения таможенной стоимости, когда стоимость биржевых товаров в таможенных целях определяется на день прибытия товарной партии в таможенный пост назначения при предварительном таможенном декларировании грузов. В целом учет вышеобозначенных обстоятельств, по мнению авторов данной публикации, безусловно поддержит крупные инфраструктурные и транспортные проекты. А применение в практике ВЭД современности основных положений концепции непосредственно общественного продукта позволит сбалансировать интересы участников ВЭД региона и государственных структур в лице таможенных органов и избежать возможных негативных последствий для всех субъектов экономики области в сложных экономических обстоятельствах.

Источники:

1. Итоги года в зеркале таможенного администрирования. Режим доступа: <http://www.tks.ru/news/nearby/2016/04/18/0002>.
2. Таможенный кодекс таможенного союза. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_94890/.
3. Совбез презентовал транспортный проект. Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/economics/news/2016/08/12/652765-sovbez-dirizhablei>.

Список литературы:

1. Зуенко И., Зубань С. Трансконтинентальный транзит Азия–Европа // Мировая экономика и международные отношения. 2016. №7. С. 70–76.
2. Сапир Е. В. Теория непосредственно общественного продукта А. И. Кащенко и современная сетевая производственная модель // Вестник ЯРГУ. Серия Гуманитарные науки. 2013. №2 (24). С. 150–151.
3. Завьялов Ф. Н. О некоторых направлениях диверсификации экспорта России // Социальные и гуманитарные знания. 2015. №2. С. 88.
4. Пефтиев В. И. Инновации в среднесрочной перспективе развития России // Инновационное развитие региональной экономики: состояние, проблемы, перспективы. 2008. С. 45–48.

Sources:

1. Results of the year in the mirror of customs administration. Available at: <http://www.tks.ru/news/nearby/2016/04/18/0002>.
2. Customs Code of the Customs Union. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_94890/.
3. The Security Council presented transport project. Available at: <http://www.vedomosti.ru/economics/news/2016/08/12/652765-sovbez-dirizhablei>.

References:

1. Zuenko, I., & Zuban, S. (2016). Transcontinental transit Asia–Europe. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, (7), 70–76. (In Russian).

2. Sapir, E. V. (2013). A. I. Kashchenko's Non-monetary Public Product Theory and Modern Network Production Model. *Vestnik YaRGU. Series of humanitarian sciences*, (2), 150–151. (In Russian).

3. Zavyalov, F. N. (2015). About some directions of diversification in Russian export. *Sotsialnye i gumanitarnye znaniya*, (2), 88. (In Russian).

4. Peftiev, V. I. (2008). Innovations in medium-term perspective of development of Russia. *Innovational development of regional economy: condition, problems, perspectives*. 45–48. (In Russian).

*Работа поступила
в редакцию 19.02.2017 г.*

*Принята к публикации
22.02.2017 г.*

Ссылка для цитирования:

Залетов Ю. С. Оптимизация таможенных органов и процедур в новой экономической реальности для России // Бюллетень науки и практики. Электрон. журн. 2017. №3 (16). С. 164–169. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/zaletov> (дата обращения 15.03.2017).

Cite as (APA):

Zaletov, Yu. (2017). Optimization of customs authorities and procedures in the new economic reality for Russia. *Bulletin of Science and Practice*, (3), 164–169. Available at: <http://www.bulletennauki.com/zaletov>, accessed 15.03.2017. (In Russian).