

## ТЕХНОЛОГИИ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

**Баглаенко И.А.**

*ФГБОУ ВПО «Марийский государственный университет», Йошкар-Ола, Республика Марий Эл, Россия (424000, г. Йошкар-Ола, пл. Ленина, 1), e-mail: yoursun07@rambler.ru*

Целью данной статьи является обоснование необходимости развития транзита, более подробное раскрытие понятий и возможных технологий проведения процедуры таможенного транзита и выявлением его определений, установленных законодательством Российской Федерации. Внутренний таможенный транзит предстаёт как инструмент повышения эффективности национальной экономики, развития её транспортной и инфраструктурной систем, как инструмент привлечения инвестиций. Соответственно, важной федеральной и региональной задачей для развития внутреннего таможенного транзита становится не только совершенствование транспортной логистики, качества дорожных покрытий и транспортного парка, но и предложение качественно нового таможенного сервиса, который будет осуществляться в рамках законодательства Российской Федерации и Таможенного Союза, и обеспечит своевременность и полноту уплаты таможенных пошлин и сборов, посредством совершенствования технологий проведения таможенных процедур внутреннего транзита.

Ключевые слова: внутренний таможенный транзит, внешняя торговля, участники внешнеэкономической деятельности, таможенно-логистические терминалы, таможенные услуги.

## TECHNOLOGIES OF THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC CUSTOMS TRANSIT

**Baglaenko I.A.**

*Mari State University, Yoshkar-Ola, Russia (42400, Yoshkar-Ola city, Lenin Square 1), e-mail: yoursun07@rambler.ru*

The purpose of this article is the ground of necessity for the development of transit, more detailed illustration of the concepts and eventual technologies of the procedure of customs transit and identifying its definitions by the legislation of the Russian Federation. Domestic customs transit is one of the tools which could improve the efficiency of the national economy, develop its transport infrastructure and system. Moreover, domestic customs transit could also be a tool to attract investment to economy. Accordingly, an important federal and regional task for the development of the domestic customs transit is not only the improvement of transport logistics, the quality of pavement and transport, but also the suggesting in workmanlike manner new customs service, which will be carried out under the laws of the Russian Federation and the Customs Union of the Russian Federation, the Republic of Belarus and the Republic of Kazakhstan. This customs service could be able to provide opportune and full payment of customs duties and charges by means of perfection of technologies for the performance of the procedure of domestic customs transit.

Keywords: domestic customs transit, foreign trade, participants of foreign trade, customs and logistics terminals, customs services.

Процессы интеграции российской экономики в систему мировых хозяйственных операций, в частности в международную торговлю, влекут за собой необходимость обеспечения эффективного и безопасного прохождения товарных потоков. Данное обстоятельство, в свою очередь, показывает значимость деятельности Федеральной таможенной службы в области таможенного контроля, а также повышает интерес к изучению вопросов таможенного транзита, как ключевого элемента в системе поставок товаров.

Согласно статье 215 Таможенного кодекса Таможенного союза Российской Федерации, Казахстана и Республики Беларусь (ТК ТС) Таможенный транзит – это 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. [7]

Согласно действующего законодательства таможенный транзит не подразделяется на определенные виды и группы. Существует единственное определение таможенного транзита по ТК ТС. Однако необходимость проведения мониторинга таможенных операций с целью содействия внешней торговле регионам России и странам Таможенного союза и необходимость учитывать потребности участников внешнеэкономической деятельности в полноте информации требуют подразделять таможенный транзит на две группы:

1. Международный таможенный транзит (МТТ) – это таможенная процедура, в соответствии с которой иностранные товары перемещаются по таможенной территории РФ под таможенным контролем между местом их прибытия на таможенную территорию РФ и местом их убытия с этой территории (если это является частью их пути, который начинается и заканчивается за пределами таможенной территории РФ) без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения к товарам запретов и ограничений экономического характера, установленных в соответствии с законодательством РФ о государственном регулировании внешнеторговой деятельности [2].

2. Внутренний таможенный транзит (ВТТ) – это таможенная процедура, при которой иностранные товары перевозятся по таможенной территории Российской Федерации без уплаты таможенных пошлин, налогов и применения запретов и ограничений экономического характера, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности. ВТТ применяется при перевозке товаров из места их прибытия до места нахождения таможенного органа назначения, из места нахождения товаров при их декларировании до места вывоза с таможенной территории Российской Федерации, между складами временного хранения, таможенными складами, а также в иных случаях перевозки иностранных товаров по таможенной территории Российской Федерации, если на эти товары не предоставлено обеспечение уплаты таможенных платежей [6].

Исходя из определений выше, можно сделать вывод, что экспортно-импортные операции с товарами предполагают использование внутреннего таможенного транзита, поэтому существует необходимость анализа внешней торговли с целью определения перспективы развития транзитной отрасли таможенного дела. Для этого рассмотрим таблицу 1, в которой отражена структура экспортно-импортных операций по России, по Приволжскому федеральному округу и по Республике Марий Эл за 5 лет.

Таблица 1

## Структура экспортно-импортных операций

Год	Вид операции	По России		По ПФО		По РМЭ	
		млн. долларов	В %	млн. долларов	В % к российскому показателю	млн. долларов	В % к российскому показателю
2010	Экспорт	397067,50	100,00	34229,20	8,62	428,60	0,11
	Импорт	228911,70	100,00	7453,20	3,26	66,60	0,03
	Оборот	625979,20	100,00	41682,40	6,66	495,20	0,08
2011	Экспорт	516040,10	100,00	58240,10	11,30	350,00	0,07
	Импорт	305313,10	100,00	14340,50	4,70	77,50	0,03
	Оборот	821353,20	100,00	72580,60	8,84	427,50	0,05
2012	Экспорт	524727,50	100,00	59156,00	11,30	619,60	0,12
	Импорт	312567,40	100,00	14791,00	4,73	97,10	0,03
	Оборот	837294,90	100,00	73947,00	8,83	716,70	0,09
2013	Экспорт	527 266,40	100,00	68 807,10	13,00	470,40	0,09
	Импорт	314 967,00	100,00	18 845,80	5,98	138,10	0,04
	Оборот	842233,40	100,00	87 652,90	10,4	608,50	0,07
2014	Экспорт	497698,80	100,00	57601,40	11,60	191,00	0,04
	Импорт	287889,50	100,00	15795,20	5,49	137,40	0,05
	Оборот	785588,20	100,00	73396,6	9,34	328,4	0,04

В структуре российских экспортно-импортных операций лидирует Центральный федеральный округ, существенную долю занимают Приволжский и Уральский федеральные округа, соперничая ежегодно за 2 место. Основанием этого является тот факт, что ПФО на сегодня имеет как центры промышленного производства, так и сельского хозяйства, что подтверждается составом населения: 71 % – городское и 29 % – сельское население. Небольшая, но перспективная часть российской внешней торговли принадлежит Республике Марий Эл. По данным Маристата, общее количество предприятий в 2014 году составляет 13062 предприятий, из них крупный и средний бизнес представлен 4356 предприятиями [5], которые участвуют и/или имеют возможности для участия во внешнеэкономической деятельности. Именно таким предприятиям в регионах, не являющихся приграничными, очень важны транзитные операции, их таможенный и околотамженный сервис как фактор, определяющий развитие внешней торговли предприятий и регионов.

Динамику внешней торговли рассмотрим в таблице 2 и рассчитаем темп роста объёмов внешней торговли по отношению к базисному 2010 году.

**Таблица 2**

Динамика экспортно-импортных операций, %

	Вид операции	Темпы роста объёмов внешней торговли относительно базисного 2010 года, %				
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
По РФ	Экспорт	100	130	132	133	125
	Импорт	100	133	137	138	126
	Оборот	100	131	134	135	125
По ПФО	Экспорт	100	170	173	201	168
	Импорт	100	192	198	253	212
	Оборот	100	174	177	210	176
По РМЭ	Экспорт	100	82	145	110	45
	Импорт	100	116	146	207	206
	Оборот	100	86	145	123	66

Таким образом, общая тенденция увеличения оборота внешней торговли характерна для России в целом и Приволжского Федерального Округа в частности вплоть до 2014 года, когда наблюдаем резкий спад в экспортно-импортных операциях. В большинстве случаев данный процесс можно объяснить событиями в политической сфере и последующими за этими событиями экономическими мерами. Для Республики Марий Эл снижение общего оборота внешней торговли начинается уже в 2013 году. Это связано как с низкой инвестиционной привлекательностью региона, так и с относительно небольшим количеством крупных предприятий, способных к ведению дел за рубежом. Основное количество фирм Республики – малый бизнес, работающий на внутренний рынок. Относительная удаленность от государственной границы и слабо развитый околотамуженный сервис осложняют процессы развития внешней торговли Республики Марий Эл. На территории Республики работают два официальных брокера: филиал Внешнеэкономической Логистической Компании ЗАО «РОСТЭК – Нижний Новгород» ЗАО «РОСТЭК – Марий Эл» и представительство московской компании ТП «ИМЭКС». Однако последняя не имеет в Республике складов временного хранения, что снижает количество возможных клиентов данной компании и сужает сферу деятельности ТП «ИМЭКС» в Марий Эл. Транспортные компании, функционирующие в Республике Марий Эл, осуществляют перевозки исключительно по России, что также не способствует развитию внешней торговли. В

результате для развития внешней торговли региона ключевую роль играет качественный и полный околотаможенный сервис [1], а с учетом специфики географического положения – удаленности от государственной границы – обеспечение эффективного и безопасного таможенного транзита станет фактором роста внешнеторгового оборота.

Являясь крупнейшей по территории и имеющей выгодное экономико-географическое положение страной, России необходимо развивать свой транзитный потенциал. Об этом говорит и Ю.А. Щербанин, профессор, доктор экономических наук, в своей статье «Насколько выгоден России транзит?». Автор указывает на проблемы, с которыми сталкиваются государственные управляющие при разработке транзитной политики на макроуровне. Среди основных он выдвигает проблемы создания необходимой инфраструктуры (придорожные гостиницы, столовые, паркинги), проблемы финансирования, замены и ремонта дорожных покрытий, транспортного состава. Однако Ю.А. Щербанин ясно дает понять, что выгода транзита бесспорна на микроуровне: «Например, порту, в который приходят транзитные грузы, — растет перевалка. Должна быть выгода и для железных дорог. Но здесь надо учитывать некоторые особенности. Транзит может быть выгоден и для государства в целом, если из транзитных перевозок выжато все, что можно, и уплачены все налоги. Например, те же грузовики заправляются, водители живут в гостиницах, используются терминальные мощности и т.д.» [9]. Исходя из данных положений, приходим к выводу о том, что транзит на микроуровне представляет особый интерес для экономики региона, и, соответственно, вытекает необходимость развития внутреннего таможенного транзита и сопутствующих таможенных (таможенное сопровождение, таможенное оформление) и околотаможенных услуг (склады временного хранения и др.).

С целью развития транзитного потенциала регионов России, а также в целях снижения затрат участников внешнеэкономической деятельности на складские, транспортные, погрузочно-разгрузочные работы в рамках Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ, создаются таможенно-логистические терминалы, представляющие собой взаимосвязанные комплексы таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры [3]. Таможенно-логистический терминал – это комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого осуществляется таможенный контроль, другие виды государственного контроля товаров и транспортных средств, а также оказываются услуги, связанные с таможенным декларированием, хранением, транспортировкой вглубь страны товаров и транспортных средств, и иные сопутствующие коммерческие услуги. Для приграничного региона данные коммерческие услуги представляют одно из направлений

развития его экономики, так как создают новые рабочие места, сферу услуг, поэтому развитие ТЛТ предполагает транспортное и инфраструктурное развитие региона.

Для упрощения прохождения таможенной процедуры внутреннего таможенного транзита как для сокращения затрат участника внешнеэкономической деятельности, так и для сокращения времени при таможенном контроле, таможенным органом применимо использование аналога книжки МДП (международной дорожной перевозки), так называемой книжки РДП (региональная дорожная перевозка), что также можно назвать одной из технологий развития таможенного транзита в регионах [8]. Книжка международной дорожной перевозки – это транзитный таможенный документ позволяющий автоперевозчикам осуществлять международные перевозки грузов через таможенные границы стран участников Конвенции по упрощенной таможенной процедуре. Таким образом, как аналог книжки МДП книжка региональной дорожной перевозки будет представлять собой документ о процедуре внутреннего таможенного транзита, позволяющий автоперевозчикам осуществлять перевозки грузов внутри регионов или единой таможенной территории без дополнительных мер таможенного контроля или сопровождения. Кроме этого, данная книжка РДП станет одной из мер обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и обеспечения полноты и своевременности поступления в федеральный бюджет таможенных платежей. Принцип действия данного документа также аналогичен действию книжки МДП. Книжка будет состоять из отрывных листов, каждый из которых отрывается при пересечении очередной региональной границы до таможенного органа в месте назначения. При этом возможно проследить маршрут перевозки или изменить его при форс-мажоре (непредвиденных погодных условиях, ремонте дорог и др.) не прекращая маршрут для уведомления таможенного органа в данном регионе следования, а также снизить необходимость в таможенном сопровождении [4].

С учетом особенностей экономико-географического положения России и все возрастающей необходимости транзитных перевозок грузов по линии Азия-Европа, российские региональные таможенные управления имеют возможность участвовать в организации и осуществлении процедуры внутреннего таможенного транзита по территории Таможенного союза. Данный вид услуги может быть назван как «таможенный экспедитор». В данном виде услуги предполагается после осуществления пограничного контроля и иных видов государственного контроля (если товары подлежат такому контролю в месте прибытия) в отношении ввозимых товаров таможенному инспектору сопровождать ввезенный груз до границы таможенного союза, либо до границы Российской Федерации в качестве экспедитора. Ключевое отличие таможенной услуги таможенного экспедитора от таможенного сопровождения состоит в том, что решение по таможенному сопровождению

принимают таможенные органы, а по предоставлению услуги таможенного экспедитора решение принимает декларант. [4].

Таким образом, развитие внешней торговли государства невозможно без совершенствования таможенного администрирования и законодательства. Упрощение прохождения процедуры таможенного контроля при пересечении государственной границы не должно являться единственным способом привлечения к участию во внешней торговле. Важен сам процесс осуществления экспортно-импортных операций от заключения контракта до его полного исполнения, от подачи предварительной информации в таможенный орган до реализации полного таможенного декларирования. Именно поэтому соблюдение принципа наибольшего благоприятствования внешней торговле на региональном уровне должно выражаться не только в соблюдении всех прав и обязанностей участниками ВЭД, но и в предоставлении им выбора различных наиболее благоприятных технологий осуществления процедуры внутреннего таможенного транзита.

### Список литературы

1. Ершов А.Д., Доля А.Н. «Формирование таможенных услуг во внешнеэкономической деятельности» // Ученые записки Санкт-Петербургского филиала имени В.Б. Бобкова филиала РТА - 2005 - №1 (23) [Электронный ресурс] – Режим доступа: // [http://www.tamzap.ru/n\\_1\\_23\\_2005/Ershov.htm](http://www.tamzap.ru/n_1_23_2005/Ershov.htm)
2. Информационно-аналитический портал [Электронный ресурс] – Режим доступа: // <http://www.tamognia.ru/mode/main/transit.php>
3. Концепция таможенного оформления и контроля в местах, приближенных к Государственной границе РФ / Официальный сайт ФТС России [Электронный ресурс] – Режим доступа: // [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8016&Itemid=1874](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=8016&Itemid=1874)
4. Приказ Федеральной таможенной службы от 25 февраля 2011 г. N 397 «Об утверждении Порядка таможенного сопровождения транспортных средств международной перевозки, перевозящих товары» [Электронный ресурс] – Режим доступа: // <http://base.garant.ru/12185286/#ixzz3SI6CE4S5>
5. Статистический ежегодник «Республика Марий Эл». 2014: Стат. сб./Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Марий Эл. - Йошкар-Ола. 2014. – 419 с.

6. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ) [Электронный ресурс] – Режим доступа: // <http://base.garant.ru/5758424/10/#ixzz3SHZwHUJI>
7. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 N 17) [Электронный ресурс] – Режим доступа: // [http://www.consultant.ru/popular/custom\\_eaes/](http://www.consultant.ru/popular/custom_eaes/)
8. «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки» (Конвенция МДП, 1975 год) // Сборник по Конвенции МДП. Девятое пересмотренное издание. - Организация объединенных наций: Нью Йорк и Женева, 2010 год [Электронный ресурс] – Режим доступа: // [http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9\\_Ru.pdf](http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/russian/newtirhand/TIR-6Rev9_Ru.pdf)
9. Щербанин, Ю.А. Насколько выгоден России транзит? // Транспорт Российской Федерации - 2007 - №12 – с. 54-56 [Электронный ресурс] – Режим доступа: // <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/12/54-56.pdf>

**Рецензенты:**

Бурков А.В., д.э.н., профессор кафедры прикладной статистики и информатики ФГБОУ ВПО «Марийского государственного университета», г. Йошкар-Ола;

Царегородцев Е.И., д.э.н., профессор кафедры экономики и финансов ФГБОУ ВПО «Марийского государственного университета», г. Йошкар-Ола.