

**Министерство образования и науки Российской Федерации**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования

**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**



Институт социально – гуманитарных технологий  
Направление подготовки 38.05.02 «Таможенное дело»  
Кафедра истории и философии науки и техники

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

Тема работы
Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура России: современное состояние и направления развития с учетом зарубежного опыта

УДК 339.543:338.49(47+57)(100)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
11921	Черемисинова Дарья Алексеевна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Агеева Вера Валентиновна	Кандидат исторических наук		

Рецензент

Должность	ФИО	Подпись	Дата
Директор ООО «ВЭД Лидер»	Рыбалов Сергей Александрович		

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Зав. кафедрой истории и философии науки и техники	Трубникова Наталья Валерьевна	Д.и.н., профессор		

## Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P1	Постоянно повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК -5, 6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P2	Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного, валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7, 10, 11, 14, 15, 16, 17) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P3	Владеть навыками применения форм, технологий, средств таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТН ВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара	Требования ФГОС (ПК-8, 9, 10, 12, 19) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P4	Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных, анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14, 37, 38, 41, 44) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P5	Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК -23, 24, 25, 27, 28) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P6	Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность; владеть приемами применения СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления	Требования ФГОС (ПК- 29 – 33, 20, 36) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост
P7	Применять профессиональные знания для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4,5, 38, 39, 42) Требования заинтересованных работодателей: Томская таможня, Томский таможенный пост



Институт социально – гуманитарных технологий  
 Направление подготовки 38.05.02 «Таможенное дело»  
 Кафедра истории и философии науки и техники

УТВЕРЖДАЮ:  
 Зав. кафедрой  
Трубникова Н.В.  
 (Ф.И.О.)

\_\_\_\_\_  
 (Подпись)    \_\_\_\_\_  
 (Дата)

### ЗАДАНИЕ

**на выполнение выпускной квалификационной работы**

В форме:

дипломной работы <b>(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)</b>
---

Студенту:

Группа	ФИО
11921	Черемисиновой Дарье Алексеевне

Тема работы:

«Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура России: современное состояние и направления развития с учетом зарубежного опыта»	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	

Срок сдачи студентом выполненной работы:	
--	--

#### **ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;**

<p><b>Исходные данные к работе</b></p> <p><i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i></p>	<p><b>Объект исследования</b> – таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура как материально-техническая основа безопасности и упрощения мировой торговли.</p> <p><b>Предмет исследования</b> – перспективные направления и возникающие сложности модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры России.</p> <p><b>Цель исследования</b> - определить перспективные направления и проблемные области модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры России, принимая во внимание наиболее успешные зарубежные практики, а также результаты, достигнутые в данном направлении в Калининградской области; разработать рекомендации по повышению эффективности реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.</p>
---	--

<p><b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b></p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проанализировать понятия «таможенная инфраструктура», «транспортно-логистическая инфраструктура» и их сущность.</li> <li>2. Охарактеризовать современное состояние инфраструктуры таможенных органов на территории России.</li> <li>3. Изучить систему инфраструктуры таможенных органов Калининграда.</li> <li>4. Исследовать развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда.</li> <li>5. Рассмотреть принципы организации транспортно-логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в зарубежных странах.</li> <li>6. Проанализировать существующие проблемы и разработать рекомендации по повышению эффективности реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.</li> </ol>
<p><b>Перечень графического материала</b></p> <p><i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i></p>	<p>В работе необходимо представить:</p> <p><b>Диаграммы:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Распределение таможенных перевозчиков по территории России.</li> <li>2. Доли распределения присутствия таможенных представителей.</li> <li>3. Количество обрабатываемых почтовых отправлений нового ММПО "Толмачево".</li> <li>4. Грузооборот портов Ленинградской области за 2016 г.</li> <li>5. Время нахождения грузов в морском порту.</li> </ol> <p><b>Таблица:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Уровень развития транспортно-логистического комплекса стран мира 2016 год</li> </ol> <p><b>Рисунки:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Транспортно-логистическое расположение Новосибирска.</li> <li>2. Схема морского порта Санкт-Петербург.</li> <li>3. Транспортно-логистический комплекс Владивостока.</li> <li>4. Калининградский портал «Морской порт».</li> <li>5. Калининградские международные магистрали.</li> <li>6. Перспективы новой Калининградской железнодорожной сети.</li> </ol> <p><b>Приложения:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Распределение таможенных перевозчиков РФ по РТУ 2016 г.</li> <li>2. Распределение СВХ России по таможенным органам 2016 г.</li> </ol>

	3. Распределение таможенных складов России по таможенным органам 2016 г
<b>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</b> (с указанием разделов)	
<b>Раздел</b>	<b>Консультант</b>
1.1 Понятие таможенной, транспортной, логистической инфраструктур, их особенности	Агеева В.В.
1.2 Состояние и развитие инфраструктуры таможенных органов на территории России	Агеева В.В.
2.1 Особенности существующей инфраструктуры таможенных органов Калининграда	Агеева В.В.
2.2 Развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда	Агеева В.В.
3.1 Международный опыт развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры	Агеева В.В.
3.2 Существующие проблемы и перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации	Агеева В.В.
<b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b>	
	1.1 Понятие таможенной, транспортной, логистической инфраструктур, их особенности
	1.2 Состояние и развитие инфраструктуры таможенных органов на территории России
	2.1 Особенности существующей инфраструктуры таможенных органов Калининграда
	2.2 Развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда
	3.1 Международный опыт развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры
	3.2 Существующие проблемы и перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации
<b>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</b>	

**Задание выдал руководитель**

<b>Должность</b>	<b>ФИО</b>	<b>Ученая степень, звание</b>	<b>Подпись</b>	<b>Дата</b>
Доцент	Агеева Вера Валентиновна	Кандидат исторических наук		

**Задание принял к исполнению студент:**

<b>Группа</b>	<b>ФИО</b>	<b>Подпись</b>	<b>Дата</b>
11921	Черемисинова Дарья Алексеевна		

## **ОТЗЫВ**

на выпускную квалификационную работу  
студента гр. 11921

Томского политехнического университета

**Черемисиновой Дарьи Алексеевны**

Фамилия Имя Отчество

**На тему:** Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура России: современное состояние и направления развития с учетом зарубежного опыта  
**Актуальность и** практическая значимость темы исследования определяется необходимостью систематизации накопленного научного и практического опыта в области развития российской таможенной инфраструктуры.

**Оригинальность** текста работы согласно системе «Антиплагиат» составляет **97%**.

**Достоинства работы.** Сравнительный анализ зарубежного и отечественного опыта совершенствования таможенной инфраструктуры позволил автору выявить сильные и слабые стороны комплекса мероприятий, реализованных в данной сфере за последнее десятилетие. К достоинствам представленного исследования относится исследовательская культура автора, широкий корпус источников и литературы, на основании которых выполнено исследование. Дипломный проект Д.А. Черемисиновой является завершенным самостоятельным исследованием, выполненным на высоком профессиональном уровне.

**Недостатки:** У научного руководителя нет существенных замечаний к представленной работе. Отдельные авторские особенности организации научно-исследовательского текста не умаляют значимость дипломного проекта.

**В процессе выполнения выпускной квалификационной работы**

**Черемисинова Д.А.** проявила себя как специалист в области внешнеэкономической деятельности, таможенной инфраструктуры и таможенного менеджмента, грамотный и внимательный к деталям исследователь.

**По календарному рейтинг-плану студент набрал 40 баллов из 40.**

**Считаю, что выпускная квалификационная работа заслуживает оценки «Отлично», а студент Черемисинова Дарья Алексеевна присвоения квалификации специалиста по направлению подготовки «Таможенное дело»**

**Руководитель выпускной квалификационной работы:**

К.и.н., доцент каф. ИФНТ  
должность, ученое звание

\_\_\_\_\_  
подпись

Агеева В.В.  
Фамилия И.О.

## РЕЦЕНЗИЯ

на бакалаврскую работу/дипломную работу (проект)/магистерскую диссертацию

Студент	Черемисинова Дарья Алексеевна
---------	-------------------------------

Направление / специальность	38.05.02 «Таможенное дело»
-----------------------------	----------------------------

Кафедра	Истории и философии науки и техники	Институт	Социально - гуманитарных технологий
---------	-------------------------------------	----------	-------------------------------------

Тема работы			
«Таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура России: современное состояние и направления развития с учетом зарубежного опыта»			

Представленная на рецензию работа содержит пояснительную записку на \_\_\_\_\_ листах, \_\_\_\_\_ листов графической части на формате \_\_\_\_\_, Работа выполнена в соответствии с заданием и в полном объеме.

Рецензируемая работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы и источников, приложений.

Во введении автором доказана актуальность и научно-практическая значимость темы, обозначены цель и задачи исследования. Структура работы соответствует проблематике и поставленным задачам.

В первой главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Рассмотрены основные понятия инфраструктуры таможенных органов и представлено современное состояние инфраструктуры таможенных органов на территории России.

Во второй главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Представлена и описана деятельность инфраструктурных объектов в таможенной сфере на примере Калининграда. Также рассмотрены особенности существующей инфраструктуры таможенных органов Калининграда.

В третьей главе/разделе рассмотрены/представлены/описаны и т.д.:

Посвящена анализу международного опыта развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры. Также представлено перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации.

В заключении подведены итоги исследования.

Оценка работы рецензентом в целом (указывается мнение рецензента о работе в целом: степень раскрытия тематики, актуальность, практическая значимость и т.д., дается оценка достижения каждого из запланированных результатов обучения по образовательной программе. Необходимо указать недостатки и замечания работы):

Выпускная квалификационная работа Черемисиновой Д.А. является актуальной, поскольку проблема развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры волнует как таможенные органы, так и участников ВЭД. Актуальность данного исследования определяется необходимостью совершенствовать имеющиеся объекты таможенной и транспортно-логистической инфраструктур в соответствии с современными мировыми тенденциями и требованиями.

В дипломной работе дана подробная характеристика понятий таможенной и транспортно-логистической инфраструктур. Особое внимание уделено особенностям



функционирования и развития инфраструктуры Калининграда. Также проведен анализ зарубежной практики, что позволило выявить новые направления развития для России.

При написании работы Черемисиновой Д.А. обработано большое количество материала, использовалась специальная отечественная и зарубежная литература, статистические данные, проанализировано соответствующее законодательство. Проведен анализ особенностей развития инфраструктуры таможенных органов на территории России.

Также в рамках дипломного исследования была проведена работа по изучению международной практики. По результатам проведенного исследования были выявлены проблемы и недостатки в организации таможенной инфраструктуры, приведена подробная аргументация выводов и системный характер предложенных мероприятий по совершенствованию развития инфраструктурных объектов.

Использованный практический материал достоверен, сделанные выводы обоснованы, рекомендации имеют практическую значимость.

Работа актуальна, качественна и носит законченный характер. Снабжена информационными диаграммами и таблицами, иллюстрациями. Студентка продемонстрировала внимательность, объективность, заинтересованность, умение делать правильные выводы.

Существенных недостатков в дипломной работе не выявлено. К недочетам можно отнести не совсем полное знание всех деталей и особенностей функционирования объектов инфраструктуры таможенных органов. Однако найденные недостатки не влияют на качество исследования по данной проблеме.

Считаю, что данная работа выполнена с соблюдением всех установленных требований, заслуживает оценки отлично, а ее автору Черемисиновой Дарье Алексеевне может быть присвоена квалификация «специалист» по специальности «Таможенное дело».

Выполненная работа может быть признана законченной квалификационной работой, соответствующей всем требованиям, а ее автор,

Черемисинова Д.А.

заслуживает оценки:

отлично

и присуждения степени/квалификации бакалавра/специалиста/магистра по:

направление / специальность

«Таможенное дело»

Рецензент:

Директор ООО «ВЭД Лидер»

 / Рыбалов  
Сергей Александрович

«01» июня 2017 г.



## Реферат

Выпускная квалификационная работа 114 страниц, 5 диаграмм, 1 таблица, 6 рисунков, 93 источника, 3 приложения.

**Ключевые слова:** внешнеэкономическая деятельность, таможенная инфраструктура, транспортная инфраструктура, логистическая инфраструктура, таможенно-логистический терминал, таможенное дело

**Объектом исследования** является таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура как материально-техническая основа безопасности и упрощения мировой торговли.

**Цель работы** – определить перспективные направления и проблемные области модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры России, принимая во внимание наиболее успешные зарубежные практики, а также результаты, достигнутые в данном направлении в Калининградской области; разработать рекомендации по повышению эффективности реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.

В процессе исследования проводился анализ понятий «таможенная инфраструктура», «транспортно-логистическая инфраструктура». Была рассмотрена система инфраструктуры таможенных органов Калининграда и России в целом. Также в работе рассматривается инфраструктура европейских стран.

**В результате** исследования были выявлены признаки неравномерного распределения и развития объектов инфраструктуры таможенных органов на территории России, а также «слабые места» в принципах развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктур Российской Федерации. Предложены рекомендации по совершенствованию реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.

**Областью применения** является сфера внешнеэкономической деятельности, таможенное дело, транспорт, логистика, производственная деятельность организаций.

**Практическая значимость** работы заключается в выявлении недостатков развития инфраструктуры России, обобщении общих тенденций развития, а также в возможности использования результатов работы при составлении рекомендаций по модернизации инфраструктуры таможенных органов и в учебном процессе по специальности «Таможенное дело».

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	12
Глава 1 Развитие инфраструктуры таможенных органов на территории Российской Федерации.....	18
1.1 Понятие таможенной, транспортной, логистической инфраструктур, их особенности .....	18
1.2 Состояние и развитие инфраструктуры таможенных органов на территории России .....	25
Глава 2 Исследование деятельности инфраструктурных объектов в таможенной сфере на примере Калининграда .....	40
2.1 Особенности существующей инфраструктуры таможенных органов Калининграда.....	40
2.2 Развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда.....	59
Глава 3 Стратегические направления развития транспортно-логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации с учетом зарубежного опыта.....	72
3.1 Международный опыт развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры .....	72
3.2 Существующие проблемы и перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации .....	86
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	96
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ .....	99
ПРИЛОЖЕНИЕ А .....	111
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	112
ПРИЛОЖЕНИЕ В .....	113
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	114

## ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе таможенная система функционирует как многоотраслевая система и решает задачу наиболее рационального сочетания мер по обеспечению интересов участников внешнеэкономической деятельности и стратегических интересов государства. За обеспечение эффективной деятельности этих субъектов отвечает степень развитости и инновационности транспортно – логистической и таможенной инфраструктуры.

Создание и развитие инновационной инфраструктуры таможенных органов является достаточно трудоемким процессом и очень дорогим. Это процесс должен учитывать все элементы, которые влияют на обеспечение таможенных органов объектами таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры. Нужно принимать во внимание наличие и состояние этих объектов, точно определять потребность в развитии с учетом поставленных задач, форм таможенных действий и объективного финансирования таможенных органов. То есть, необходима конкретная модель, базируясь на которой можно было бы автоматизировать процессы сбора и анализа информации по всем объектам таможенной инфраструктуры, а также модернизировать механизм выработки предложений для принятия решений по развитию и совершенствованию инфраструктуры таможенных органов.

*Актуальность* исследуемой темы обусловлена неприспособленностью имеющихся объектов таможенной и транспортно-логистической инфраструктур к современным требованиям со стороны участников ВЭД и таможенных органов. Вопросы, касающиеся внедрения информационных, технических, транспортно-логистических технологий, ежегодно обсуждаются на заседаниях правительства и находят свое отражение в разрабатываемых стратегиях и программах развития инфраструктуры России. Практический аспект данных проблем связан с недостаточным финансированием планируемых мероприятий и проектов, направленных на развертывание новых и реконструкцию уже существующих объектов

инфраструктуры таможенных органов. Особенно интересен в этом плане Калининград, так как анализ Калининградского опыта позволяет прояснить вопросы относительно приоритетности развития ВЭД, а также увидеть насколько уровень развития инфраструктуры таможенных органов России далек от уровня европейских государств.

Также актуальность работы заключается в изучении необходимости ускорения процесса модернизации инфраструктуры таможенных органов за счет использования новейших технологий в области таможенного дела и транспортно-логистической сфере, что в общем представляет особый интерес не только для таможенной системы, но и участников внешнеэкономической деятельности.

**Объектом исследования** является таможенная и транспортно-логистическая инфраструктура как материально-техническая основа безопасности и упрощения мировой торговли.

**Предметом изучения** выступают перспективные направления и возникающие сложности модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры России.

Исходя из этого, **цель данной работы** – определить перспективные направления и проблемные области модернизации таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры России, принимая во внимание наиболее успешные зарубежные практики, а также результаты, достигнутые в данном направлении в Калининградской области; разработать рекомендации по повышению эффективности реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи:**

- Проанализировать понятия «таможенная инфраструктура», «транспортно-логистическая инфраструктура» и их сущность.

- Охарактеризовать современное состояние инфраструктуры таможенных органов на территории России.
- Изучить систему инфраструктуры таможенных органов Калининграда.
- Исследовать развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда.
- Рассмотреть принципы организации транспортно-логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в зарубежных странах.
- Проанализировать существующие проблемы и разработать рекомендации по повышению эффективности реализуемых в стране таможенно-логистических инфраструктурных проектов и совершенствованию обустройства таможенной территории России.

***Степень изученности.*** Затронутая тема является недостаточно разработанной в научной и прикладной литературе. В последние годы увеличивается количество исследований в области экономической безопасности государства, таможенной политики, в сфере регулирования внешнеэкономической деятельности. Однако вопросы развития и повышения эффективности транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, ее значимости в совершенствовании внешнеторговой деятельности путем внедрения инновационных технологий чаще всего не затрагиваются в исследованиях экспертов. Вопросам таможенного контроля и таможенной инфраструктуры в условиях международной экономической интеграции посвящены труды М.М. Пимоненко, Е.Ю. Тимофеевой. Питимирова А.Е., Сологубова Н.А освещают вопросы современного состояния логистической инфраструктуры России.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> М.М. Пимоненко, Е.Ю. Тимофеева Таможенный контроль и таможенная инфраструктура в условиях международной экономической интеграции // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 5 (36).

Питимирова А.Е., Сологубова Н.А. Современное состояние логистической инфраструктуры в России // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XXXIII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 6(33)

Проблему формирования и развития транспортно-логистической инфраструктуры регионов в своих диссертациях затрагивают О.А. Печерская, А.Г. Вечканов, Г.П. Чигак. В своих работах они подробно осветили правовые, организационные и другие аспекты относительно развития инфраструктуры России.

А.В. Галин, П.В. Куренков, С.Ю. Нестеров освещают общие вопросы экономики и управления транспортно-логистическим комплексом.<sup>2</sup>

Е.Б. Стародубцева анализирует современное состояние, проблемы и перспективы развития инфраструктуры Евразийского экономического союза.<sup>3</sup>

*Источниками* при написании данной дипломной работы послужили региональные и национальные нормативные документы, которые регулируют осуществление таможенной деятельности при использовании объектов инфраструктуры таможенных органов и с участием внешнеэкономических агентов, а именно: Федеральные законы, Приказы и распоряжения Правительства и ФТС РФ, Стратегии и концепции развития таможенной службы РФ. Также использовались отчеты конференций, ресурсы Интернет сети (официальные сайты международных организаций), статистические базы данных.

Таким образом, благодаря изученным источникам и литературе можно говорить о комплексном подходе к изучению выбранной темы и освещению

---

<sup>2</sup> Галин, А.В. Внутренние водные пути России как часть транспортной инфраструктуры страны/ А.В. Галин // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2014. - №1(23). – С. 120-124.

Куренков, П.В. Появление, формирование и функционирование транспортно-логистических холдингов / П.В.Куренков, В.Забненков // Логистика. - 2013. - № 2 (75). - С. 25-27.

Куренков, П.В. Логистический подход к организации и управлению погрузкой на железнодорожном транспорте / П.В. Куренков, Н.В. Сугробов, А.С. Котов // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. - № 11. – С. 11–18.

Нестеров, С.Ю. Информационное обеспечение логистических процессов / С.Ю. Нестеров, О.А. Печерская // Материалы международной научно-практической конференции. Ч.2 Саратов, 16 марта 2010 г. / Отв. ред. Л.А. Тягунова – Саратов: ИЦ «Наука», 2010. – С. 93-95.

<sup>3</sup> Стародубцева Е. Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС [Электронный режим] / Е. Б. Стародубцева // Научно-информационный журнал. Экономические науки; — Режим доступа: <http://ecsn.ru> (дата обращения 20.04.2017).

проблемы развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры.

**Практическая значимость** данной работы заключается в более детальном рассмотрении принципов развития инфраструктуры таможенных органов, в определении проблем развития данной сферы на территории России, а также в разработке рекомендаций по улучшению состояния таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры.

При написании ВКР были использованы следующие **методы**. Системный метод, позволяющий рассмотреть взаимодействие и транспортно-логистическую инфраструктуру как сложную и организованную систему. С помощью метода описания были представлены содержащиеся в работе понятия и определения. Метод системного анализа позволил выявить и проанализировать проблемные сферы. Также применяется сравнительный метод, посредством которого изучается и обобщается отечественная и зарубежная практики.

**Структура дипломной работы** соответствует поставленной цели и задачам исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы. Первая, вторая и третья главы содержат по два пункта.

Во введении обозначены цель и задачи исследования, обоснованы актуальность и значимость данной работы. Также представлены степень изученности темы и методы исследования.

В первой главе проанализированы теоретические аспекты таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры, выявлено общее понятие инфраструктуры таможенных органов. Охарактеризовано современное состояние инфраструктуры таможенных органов на территории России.

Во второй главе инфраструктура таможенных органов рассматривается на примере Калининграда. Описано общее состояние инфраструктуры, степень интегрированности таможенно-логистической инфраструктуры Калининграда.



Третья глава включает в себя изучение зарубежного опыта развития транспортной и таможенно-логистической инфраструктуры, выявление российских проблем и комплекс предложений по их устранению.

В заключении кратко подводятся итоги работы и формируются окончательные выводы по изучаемой тематике.

# **Глава 1 Развитие инфраструктуры таможенных органов на территории Российской Федерации**

## **1.1 Понятие таможенной, транспортной, логистической инфраструктур, их особенности**

Для того, чтобы понять, что в практическом и наиболее полном формате представляет из себя инфраструктура таможенных органов, необходимо изучить понятия таможенной, транспортной, логистической инфраструктур, их особенности и взаимосвязь. Так как именно эти сферы затрагиваются в процессе осуществления таможенной деятельности.

На сегодняшний день таможенное законодательство Евразийского экономического союза не дает четкого определения понятию «таможенная инфраструктура». Международное законодательство в сфере таможенного дела тоже не содержит трактовку данного понятия.

Однако согласно проекту Таможенного кодекса ЕАЭС <sup>4</sup> «под «таможенной инфраструктурой» следует понимать совокупность мест перемещения товаров через таможенную границу, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, а также административных зданий и помещений, технических средств таможенного и иных видов контроля, инженерных, информационных, телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, объектов социального назначения, предназначенных для обеспечения деятельности таможенных органов и учреждений, входящих в систему таможенных служб государств-членов Евразийского экономического союза.»<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Таможенный кодекс Евразийского экономического союза в соответствии с Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 - [Электронный ресурс] – «Альта». – URL: <https://www.alt.ru/codex-2017/> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>5</sup> Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии. 2015.

Законопроекты Российской Федерации в сфере таможенного дела также затрагивают такое обширное понятие как «таможенная инфраструктура». Так, например, в Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации указывается, что «таможенная инфраструктура – стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и таможенные склады, учрежденные таможенными органами, а также административные здания, информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, сети связи, вычислительные центры таможенных органов.»<sup>6</sup>

Таможенная инфраструктура это специализированная область, обеспечивающая условия таможенного регулирования ВЭД и функционирование таможенной системы в целом. Эта область затрагивает все существующие направления таможенной деятельности и их совершенствование. К тому же таможенная инфраструктура является показателем уровня развития таможенной сферы, поскольку именно она отражает качество обустройства Государственной границы РФ, отвечает за внедрение новых информационно-технических средств, создание складских таможенно-логистических терминалов, отвечающих всем новейшим требованиям, и размещение таможенных органов РФ в помещениях, которые являются федеральной собственностью.

Возрастающий интерес к международным перевозкам и рост внешнеторгового оборота Российской Федерации ежегодно усиливает неравномерность развития инфраструктуры между приграничными и внутренними субъектами страны, также обращает внимание на чрезмерную транспортную нагрузку на крупные города России. Подобная проблема может решаться с помощью развития таможенной инфраструктуры, в т. ч.

---

<sup>6</sup> Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации – [Электронный ресурс]: URL: <http://dvtu.customs.ru> (дата обращения 25.05.2017).

таможенно-логистической инфраструктуры, преимущественно в местах, приближенных к государственной границе, которые в свою очередь, позволяют повысить привлекательность транспортно-экспедиционных услуг. То есть мы видим, что при осуществлении и контроле внешнеэкономической и таможенной деятельности помимо таможенных объектов вспомогательным элементом является и логистическая инфраструктура.

В современной литературе существует множество трактовок логистической инфраструктуры.

Согласно Сергееву В.И. логистическая инфраструктура – это склады, терминальные комплексы, объекты транспортно-логистического сервиса, транспортные коммуникации, телекоммуникационная инфраструктура.<sup>7</sup>

В работах Стока Дж.Р. логистическая инфраструктура рассматривается как инфраструктура потоков продукции и сопутствующих им информационных и коммуникационных потоков.<sup>8</sup>

Исходя из данных трактовок можно сделать вывод, что авторы, рассматривая логистическую инфраструктуру, выделяют лишь ее составные части – транспортную и складскую инфраструктуру. Однако логистическая инфраструктура это не только физическое распределение материальных и информационных потоков, но еще и их эффективная координация. Поэтому появляется необходимость в создании дополнительных подсистем, которые смогли бы обеспечивать поддержку материальных потоков.

Наиболее широкое и точное понятие логистической инфраструктуры дает Л.Чанкова. Она считает, что «логистическая инфраструктура включает коммуникационные, транспортные, складские и обслуживающие элементы, связанные с дополнительной обработкой товаров, с оказанием торговых, бытовых и административных услуг, которые обеспечены необходимыми

---

<sup>7</sup> Сергеев В.И. Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов [3, с. 447].

<sup>8</sup> Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой [9, с. 70].

ресурсами – природными, материально-техническими, информационными, человеческими, институциональными и финансовыми.»<sup>9</sup>

Поскольку таможенное регулирование, в целях развития внешней торговли, направлено на регулирование процессов перемещения товаров в процессе международной торговли, то необходимо обеспечение соблюдения порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. В связи с этим логистическая инфраструктура тесно взаимосвязана и частично включена в инфраструктуру таможенных органов. В последние годы появилось такое понятие как таможенно-логистическая инфраструктура. Сегодня именно она должна обеспечивать эффективное и быстрое проведение таможенного контроля без образования излишних барьеров для участников внешнеэкономической деятельности. Для реализации новых задач в Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации дается понятие таможенно-логистической инфраструктуре, где «она представляет собой систему таможенно-логистических объектов (комплексов и терминалов), расположенных преимущественно в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации.»<sup>10</sup>

Что же касается транспортной инфраструктуры, то она также является неотъемлемой частью таможенного регулирования и помогает в обеспечении таможенного контроля при международном перемещении товаров через границу, поскольку транспортная инфраструктура представляет собой определенную совокупность организационных и материально-технических условий, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса. Более того, она должна поддерживать действующие

---

<sup>9</sup> Чанкова Л. Логистическая инфраструктура как условие роста [Электронный ресурс]: URL: <http://biznes-kontakti.com/index.php?newsid=510> (дата обращения 20.04.2017).

<sup>10</sup> Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации – [Электронный ресурс]: URL: <http://dvtu.customs.ru> (дата обращения 25.05.2017).

хозяйственные связи, и иметь некий резерв, который сможет обеспечить изменчивость и мобильность экономики.

При изучении такого понятия как транспортная инфраструктура, видно, что трактовка понятий у разных авторов однородна.

Например, по мнению С.Ю. Максимовой «транспортная инфраструктура – это область, объединяющая сферы производства, распределения, обращения и потребления в единую цепочку, а также подразумевающая обеспечение ускоренного оборота материальных, финансовых и информационных потоков в региональной экономике.»<sup>11</sup>

Авторы Яновский В.В. и Серебряков Л.Г. под транспортной инфраструктурой понимают часть инженерной инфраструктуры, включающей комплекс транспортных коммуникаций и устройств, обеспечивающих грузо- и пассажироперевозки.<sup>12</sup>

Благинин Виктор Андреевич считает, что под транспортной инфраструктурой следует понимать дорожное покрытие, дорожное полотно и другие подобные элементы, предоставляющие возможность передвижения транспортных средств, либо размещения объектов дорожного сервиса.

В Российской Федерации также существует закон «О транспортной безопасности», который содержит официальное понятие транспортной инфраструктуры. В нем «транспортная инфраструктура обозначает технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты, портовые средства, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные

---

<sup>11</sup> Максимова С. Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона: автореф. дис... канд.экон.наук: – Ставрополь, 2010. – 21 с.

<sup>12</sup> Серебряков Л.Г. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона - инновационный подход // Научные труды Северо-Западной академии государственной службы. – СПб, 2011. – Т. 2. Вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность. – С. 206–215.

обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.»<sup>13</sup>

Исходя из представленных определений видно, что транспортная инфраструктура это система всех видов транспорта, включая все составляющие их части и звенья, а также другие обслуживающие части инфраструктуры народного хозяйства, действующие в сфере перемещения товаров от поставщиков до потребителей.

При современном уровне развития мирохозяйственных связей для инфраструктурного обеспечения деятельности таможенной службы необходим такой элемент, как таможенный перевозчик. Он осуществляет перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем. Также таможенный перевозчик включается в группу таможенных объектов, являющихся основой таможенной инфраструктуры. В связи с этим важно развитие транспортной инфраструктуры и логистики для упрощенных перевозок. Следовательно, можно говорить о том, что транспортная инфраструктура и логистическая инфраструктура это неотделимые части инфраструктуры таможенных органов. Более того, Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020<sup>14</sup> года включает в себя условия совершенствования как таможенной, так и транспортно-логистической инфраструктуры. Это говорит о том, что развитие этих направлений напрямую влияет на работу всей таможенной службы и ведет к упрощению таможенного оформления и контроля.

Исходя из всего вышесказанного можно говорить о том, что инфраструктура таможенных органов это вспомогательный элемент в осуществлении таможенной деятельности. Она содействует более качественному и быстрому прохождению грузопотока через стыковые

---

<sup>13</sup> Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изменениями на 6 июля 2016 года) – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>14</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 N 2575-р (ред. от 15.04.2014) «О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года» – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140447/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140447/) (дата обращения 25.05.2017).

пункты транспортных узлов, упрощает таможенные формальности и оформление перевозимых грузов.

Так, когда мы говорим об инфраструктуре таможенных органов, мы должны подразумевать не только технические средства, компьютерные программы, административные здания, склады временного хранения, но и транспортные коммуникации и другие обслуживающие элементы, которые связаны с бытовыми и административными услугами.

При дальнейшем исследовании мы будем опираться на самое широкое понятие инфраструктуры таможенных органов, которое обозначает комплекс технических и телекоммуникационных средств, складов временного хранения и таможенных складов, административных зданий и пунктов пропуска через границу, а также транспортные коммуникации и терминальные комплексы. Поскольку именно эти составляющие позволяют организовать эффективную деятельность таможенной службы, а значит и повысить ее имидж на мировой арене.



## **1.2 Состояние и развитие инфраструктуры таможенных органов на территории России**

Государства-члены Евразийского экономического сообщества, и Россия в том числе, направляют свою деятельность на улучшение состояния инфраструктуры таможенных органов, поддержание ее работоспособности и оптимизацию ее оснащения.

В условиях увеличения международного грузо- и товаропотоков особую важность приобретают приграничные пункты пропуска. В России функционирует 339 пунктов пропуска, из них: автомобильных – 120; железнодорожных – 51; воздушных – 82; морских – 70; смешанных -10; речных – 4; озерных – 1; пешеходных – 1.<sup>15</sup>

Так, видно, что Россия обладает возможностью доставки грузов всеми видами транспорта, однако не все пункты оснащены современными техническими средствами, и не все имеют выгодное расположение с учетом мультимодальных перевозок.

Решение проблемы повышения эффективности функционирования таможенной службы требует применения принципиально новых подходов. В основе такого развития, взаимодействия работы таможенных органов с различными видами транспорта должны лежать принципы логистики, приоритетность развития таможенной, а значит и транспортно-логистической инфраструктуры и формирование интегрированных транспортно-логистических систем на различных уровнях.

Так как нагрузка на всю инфраструктуру в России распределена неравномерно, то одна из ключевых целей государств — членов ЕАЭС это гармонизация таможенной инфраструктуры ЕАЭС, оптимизация ее оснащения. К тому же существует необходимость направить усилия на выработку согласованной политики применения элементов логистической и таможенной инфраструктуры, поддержание трудоспособности элементов

---

<sup>15</sup> Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии.2015.

инфраструктуры. Также важно повысить эффективность таможенного контроля при одновременном снижении временных затрат участников внешнеэкономической деятельности.<sup>16</sup>

В России неравномерность распределения нагрузки на инфраструктуру подтверждается количеством таможенных органов и вспомогательных элементов, необходимых для осуществления внешнеэкономической деятельности и таможенного контроля, на определенной территории и грузо- и товаропотоком на этой территории (См. Диаграмму 1 и Диаграмму 2). На сегодняшний день в России насчитывается более 600 складов временного хранения, более 100 таможенных складов, 213 магазинов беспошлинной торговли, 411 таможенных представителей и 223 таможенных перевозчика. Неоднородность распределения этих объектов влияет и на уровень развития таможенных органов, и на качество инфраструктурного обеспечения (См. Приложения А, Б, В).

Диаграмма 1. Распределение таможенных перевозчиков по территории России (Источник: ved.customs.ru)



<sup>16</sup> Стародубцева Е.Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС [Электронный режим] / Е. Б. Стародубцева // Научно-информационный журнал. Экономические науки; — [Электронный ресурс]: URL: <http://ecsn.ru> (дата обращения 25.05.2017).

Диаграмма 2. Доли распределения присутствия таможенных представителей (Источник: ved.customs.ru)



Так, инфраструктура некоторых таможен Сибирского региона несколько отстала от современных требований, и потому ее сотрудникам достаточно сложно оперативно реагировать на увеличение товаропотока.

Например, Красноярский край, несмотря на высокий уровень экономического развития, характеризуется значительным отставанием в развитии таможенно-транспортной инфраструктуры в части формирования терминальных комплексов для межтерриториальных коммуникаций в регионе, также наблюдается отставание уровня сервиса при организации интермодальных перевозок от мирового уровня, что затрудняет участие в международных перевозках. Для совершенствования развития инфраструктуры в 2013 году Федеральная таможенная служба, Министерство транспорта Российской Федерации и администрация Красноярского края подписали Соглашение «О развитии транспортной инфраструктуры Красноярского края путем создания международного пассажирского и грузового хаба в аэропорту «Емельяново» (г. Красноярск)».<sup>17</sup> Согласно данному документу предусматривалось построение

<sup>17</sup> О развитии таможенно-логистического центра в аэропорту Красноярска – [Электронный ресурс]: URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 25.05.2017).

грузового хаба и дополнительное техническое оснащение построенного грузового терминала, а также строительство второй его очереди с административными пристройками, отвечающими всем требованиям международных стандартов. Такое развитие инфраструктуры аэропорта привело к росту объема пассажиропотока и грузоперевозок. Поэтому совершенствование таможенных операций и таможенного контроля в отношении грузов и товаров пассажиров, внедрение новых информационно-технических средств в работе аэропорта было необходимым для таможенников. Также для развития таможенной инфраструктуры и оптимизации обслуживания участников внешнеэкономической деятельности по решению Красноярской железной дорогой и Красноярской таможни таможенный пост был перенесен за территорию города. Именно красноярский филиал ОАО «РЖД» уделяет много внимания развитию таможенной инфраструктуры. Компания инвестировала более 120 миллионов рублей в строительство складов временного хранения на территории ведения таможенного поста, где и осуществляется приемка таможенных грузов. Благодаря вложенным средствам инфраструктура нового таможенного терминала содержит площадку для приема тяжеловесных грузов, склады временного хранения таможенных грузов (холодные и теплые), имеет парковки для транспортных средств и площадки для проведения погрузочно-разгрузочных работ, включает железнодорожную инфраструктуру. На территории комплекса расположен контейнерный терминал. Также на таможенном терминале проходит переработка импортной продукции, контейнерных и тарно-штучных таможенных грузов, поступающих в полувагонах. Близость к федеральной автомобильной дороге позволяет принимать здесь автопоезда, что дает возможность освободить городские магистрали от грузной техники. Благодаря новому терминалу грузы, не заезжая в Красноярск, прибывают в зону таможенного контроля по объездной дороге.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> На территории таможенного терминала станции Базаиха Красноярской железной дороги

Если рассматривать другой крупный регион Сибири – Новосибирскую область, то он также существенно отстает от столицы России. Однако обладает множеством инфраструктурных возможностей и развивает их для обеспечения экономического роста и привлечения инвестиций в регион.

Благодаря своему расположению Новосибирская область является крупнейшим транспортным, распределительным и транзитным узлом на территории Сибири (См. Рис.1). Новосибирск расположен на пересечении главных транспортных магистралей России — федеральная автотрасса «Россия» и Транссибирская железнодорожная магистраль. Кроме того, имеется железнодорожный выход в Казахстан и страны средней Азии, а также федеральная автотрасса М-52 «Чуйский тракт» обеспечивает выход в Монголию и Китай.<sup>19</sup> Это позволяет быть Новосибирску одним из самых загруженных городов России, а таможенным органам принимать, обрабатывать и пропускать большое количество грузов.

Рис.1. Транспортно-логистическое расположение Новосибирска (Источник: <http://www.mintrans.nso.ru>)



открылся новый офис Красноярского таможенного поста – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.zdp.ru/4/211.shtml> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>19</sup> Овсиенко Д. В. Современное состояние и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Новосибирской области // Молодой ученый. — 2015. — №13. — С. 438-442.

В состав Новосибирской таможни входит 6 таможенных постов: Карасукский таможенный пост, Бердский таможенный пост, Новосибирский западный таможенный пост, Новосибирский восточный таможенный пост, Таможенный пост Аэропорт Толмачево, Новосибирский таможенный пост (центр электронного декларирования).<sup>20</sup>

Для развития таможенной и околотаможенной инфраструктуры Новосибирского региона в ноябре 2016 года появился новый почтовый таможенный пост в месте международного почтового обмена «Толмачево».<sup>21</sup> В своем арсенале он имеет все необходимые технические средства таможенного контроля, а также имеет право совершать таможенные операции в отношении всех видов международных почтовых отправок: посылочной почты, мелких пакетов, EMS-отправлений. Без серьезной модернизации логистической структуры предприятия эффективная обработка возрастающего количества почтовых отправок в новом месте почтового обмена «Толмачево» была бы невозможна. Совместный проект ФГУП «Почта России» и аэропорта Толмачево потребовал вложений со стороны аэропорта в размере более \$1,5 млн. собственных средств. Эти средства были направлены на специализированное помещение площадью 2000 кв. м, оснащенное специальным оборудованием и модернизацию для увеличения пропускной способности Места международных почтовых отправок. Работа нового почтового поста в Новосибирске играет важную роль для Сибири (См. Диаграмму 3). Оно укрепляет значение как города, так и региона в качестве почтового логистического центра и является необходимым элементом для развития аэропорта Толмачево.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Сибирское таможенное управление – [Электронный ресурс]: URL: [http://stu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6336:2012-12-13-07-12-53&catid=101:2010-12-22-14-56-33&Itemid=179](http://stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=6336:2012-12-13-07-12-53&catid=101:2010-12-22-14-56-33&Itemid=179) (дата обращения 25.05.2017).

<sup>21</sup> В Новосибирске появился почтовый таможенный пост – [Электронный ресурс]: URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/202041/> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>22</sup> Руководитель Федеральной таможенной службы России посетил аэропорт Толмачёво – [Электронный ресурс]: URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/210347/> (дата обращения 25.05.2017).

Диаграмма 3. Количество обрабатываемых почтовых отправок  
нового ММПО "Толмачево" (Источник:  
<https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/202041/>)



На территории Новосибирской области расположено более 13 складов временного хранения, оборудованных по новейшим технологиям. Их инфраструктура обеспечивает площадки для хранения грузов в крупнотоннажных контейнерах, автомобилей и спецтехники, находящихся под таможенным контролем, имеется модуль для досмотра и хранения таможенных грузов, также на некоторых территориях созданы бизнес центры для оказания дополнительных услуг участникам ВЭД. Таможенные посты, находящиеся под управлением Новосибирской таможни отличаются развитой складской инфраструктурой, наличием подъездов для машин и охраняемых стоянок для грузовиков. А таможенные посты, находящиеся на территории логистических центров, например, Восточный таможенный пост, имеют доступ к инфраструктуре самого терминала - отапливаемые и неотапливаемые склады класса А и Б, контейнерная площадка, манипуляторы-погрузчики, технические средства проверки грузов и многое другое.

Ускоренное развитие инфраструктурных объектов таможенных органов вызвано сотрудничеством России со странами, обеспечивающими большой товаропоток и грузопоток на территорию России, особенно в ключевые города страны.

Если рассматривать инфраструктуру Северо-Западного таможенного управления, то там совершенствование таможенного администрирования, оптимизация новых таможенных процедур, внедрение новых технологий и обустройство таможенных объектов осуществляется на плановой основе. В таможенных органах СЗТУ активно применяют авторегистрацию и автовыпуск, комплекс программных средств, удаленный выпуск товаров, технологии электронного декларирования таможенной процедуры таможенного транзита.<sup>23</sup>

ФТС России проводит работу по сокращению сроков проведения таможенных операций в морских пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также по совершенствованию их функционирования и обустройства. Это непосредственно касается и Ленинградской области, где в комплексе с Большим портом Санкт-Петербурга была сформирована самая крупная портовая система России, включающая порты Усть-Луги, Приморска, Высоцка и Выборга (См. Диаграмму 4).<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> На заседании коллегии Северо-Западного таможенного управления подведены итоги, расставлены приоритеты – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25984%3A2017-02-17-11-25-45&catid=165%3A2010-12-23-09-12-04&Itemid=3](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25984%3A2017-02-17-11-25-45&catid=165%3A2010-12-23-09-12-04&Itemid=3) (дата обращения 26.05.2017).

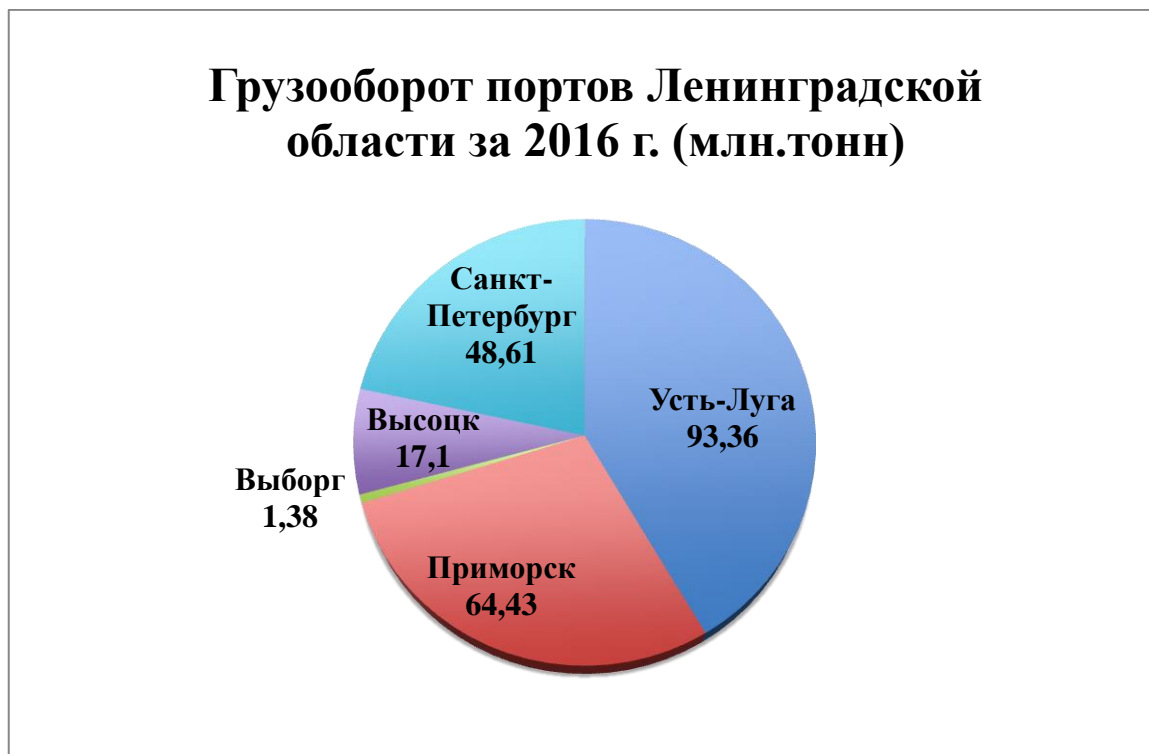
<sup>24</sup> Коллегия ФТС России: морские порты и Интернет-торговля – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18571:2013-11-28-12-46-19&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18571:2013-11-28-12-46-19&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).



Диаграмма 4. Грузооборот портов Ленинградской области за 2016 г.

(Источник:

[https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot\\_portov\\_baltiyskogo\\_basseyna\\_rossii\\_po\\_itogam\\_2016\\_goda\\_uvelichilsya\\_na\\_2\\_5.html](https://www.korabel.ru/news/comments/gruzooborot_portov_baltiyskogo_basseyna_rossii_po_itogam_2016_goda_uvelichilsya_na_2_5.html))



Данная работа повышает конкурентоспособность российских портов и обеспечивает интеграцию транспортной системы Российской Федерации. Морские пункты пропуска являются важной частью как национальных международных транспортных коммуникаций, так и международных транспортных коридоров. Кроме того, они обеспечивают внешнеторговый оборот России. При этом процесс обработки грузов в портах включает множество операций и характеризуется большим количеством участников. Таможенные органы морских и речных портов взаимодействуют с участниками ВЭД (экспортеры, импортеры), государственными контрольными органами (ГКО), экспедиторами, перевозчиками, стивидорами, администрацией порта, агентами, с железнодорожными предприятиями и другими лицами (См. Рис.2).

Рис.2. Схема морского порта Санкт-Петербург (Источник: <http://www.baltkomplekt.ru/>)



Существует необходимость создания в морском порту единого информационного пространства, которое позволит накапливать и распространять информацию из разных источников.<sup>25</sup> В связи с этим на территории морских портов Ленинградской области планируется ввести комплекс программных средств «Портал Морской порт», который позволит сократить сроки нахождения подконтрольных таможенным органам товаров на территории порта, но только после того, как этот пилотный проект успешно будет функционировать в уже запущенных портах Владивостока и Калининграда.

Ленинградская область и Санкт-Петербург имеют огромный потенциал для развития такой отрасли, как транспортная логистика. Особенно многообещающими в этом плане являются перевалка и перевозка международных транзитных грузов. Это объясняется географическим

<sup>25</sup> Фирсов В.В. Характерные особенности реформирования российской таможенной службы – [Электронный ресурс] / В.В. Фирсов // Правозащитник: науч.-метод. журн. – 2014. — № 1. – URL: <http://pravozashitnik.net/ru/2014/1/6> (дата обращения: 26.05.2017)

положением региона, а также наличием на территории Санкт-Петербурга 22 складов временного хранения и 3 таможенных складов. Оснащение и возможности СВХ на территории данного региона варьируются в зависимости от характера груза и транспортного средства, на котором прибывает данный груз.

Доставить и разместить груз на территории России помогают таможенные представители и таможенные перевозчики. В Санкт-Петербурге свои услуги по транспортно-экспедиторскому обслуживанию и таможенному оформлению с расчетом оптимальных схем транспортировки груза, затрат по таможенным процедурам и оформлению грузовых таможенных деклараций предлагают 26 таможенных представителей. Они организуют международные перевозки грузов различным видом транспорта. Также свои услуги по международным автомобильным и мультимодальным перевозкам сборных и негабаритных грузов, портовое экспедирование и таможенное оформление в центральном, северо-западном и дальневосточном регионах предлагают 30 таможенных перевозчиков, которые в своем ведении имеют парк транспортных средств разного объема, складские терминалы различных категорий в странах-партнерах.<sup>26</sup>

Так как Санкт-Петербург имеет значительный потенциал для развития транспортной логистики, то для его развития была создана Рабочая группа по направлению «Развитие транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга и Ленинградской области». Благодаря этому проекту производится мониторинг развития транспортно-логистического комплекса, терминально-складской и таможенной инфраструктуры, обеспечивающих перевозку и обработку грузов в Санкт-Петербургском транспортном узле.<sup>27</sup> В дальнейшем это позволит усовершенствовать международные перевозки и ускорить таможенные операции с перемещаемым грузом на территории

---

<sup>26</sup> Реестр открытых данных – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: <http://www.customs.ru/opendata/> (дата обращения 26.05.2017).

<sup>27</sup> Рабочая группа по направлению «Развитие терминально-складского и транспортно-логистического комплекса в Санкт-Петербурга и Ленинградской области» – [Электронный ресурс] – URL: <http://spbtrd.ru/directional/directions/working-groups/the-development-of-transport-and-logistics-complex-of-st-petersburg-and-leningrad-region/> (дата обращения: 26.05.2017).

Ленинградской области.

Наиболее комплексно развитие инфраструктуры таможенных органов получают несколько регионов – Владивосток и Калининград. Именно здесь в первую очередь внедряются новые технологии и устанавливаются новейшие технические средства для таможенных операций и таможенного контроля.

Техническая инфраструктура, географическое положение, экономическая система современного порта Владивосток расцениваются как главные элементы осуществления Приморским краем международной транспортно-транзитной функции. Данная инфраструктура рассматривается как базовая основа для включения России в международное экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона. Именно в этом регионе запускают новейшие пилотные проекты в области таможенного дела, так как поток грузов через этот регион возрастает с каждым годом, и государство, чтобы соответствовать всем мировым требованиям, перенимает успешный опыт зарубежных коллег и внедряет на территории Владивостока. Создание в 2015 году Свободного порта Владивосток обеспечило эффективное развитие инфраструктуры портов южного Приморья, способствовало повышению конкурентоспособности порта Владивосток до уровня ведущих портов Азиатско-Тихоокеанского региона. Внедрение стратегии Свободного порта привело к повышению роли портов южного Приморья в развитии транзитного потенциала России в АТР, позволило увеличить транзитные грузопотоки и, в итоге переключить некоторые азиатские внешнеторговые потоки на приморские порты. Это в свою очередь позволило создать в Приморье на базе Владивостокского порта современный международный транспортно-логистический комплекс.<sup>28</sup> Он включает в себя портово-производственную зону и эшелонированный порт на базе существующих портов Восточный, Находка, Зарубино и др., современный терминальный комплекс, складские сооружения и др.

---

<sup>28</sup> Фисенко А.И. Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания Свободного порта Владивосток // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 8-2. – С. 432-439.

Помимо нового комплекса на территории Приморского края функционируют порядка 35 складов временного хранения, которые оборудованы по новейшим технологиям. Дальневосточные СВХ обеспечены техническими средствами таможенного контроля радиоактивных и делящихся материалов, досмотровой рентгеновской техникой, системами связи. На складах используются стеллажное хранение, автоматизированные системы управления, новейшие складские концепции. Большинство складов имеют большое количество ворот, что позволяет развести потоки на складе и уйти от устаревших технологий.<sup>29</sup>

СВХ располагаются как на территориях таможенно-логистических комплексов, так и на территориях участников ВЭД. Так, в Приморском крае действует 64 таможенных представителя, 37 из которых во Владивостоке.<sup>30</sup> Наличие такого количества брокеров в данном регионе объясняется объемом товаро- и грузопотока, количеством компаний, осуществляющих внешнюю торговлю.

Также важным элементом развития инфраструктуры таможенных органов во Владивостоке является внедрение новейшего комплекса программных средств «Портал Морской порт». Данный продукт позволяет всем участникам морских перевозок и контролирующим органам обмениваться электронной информацией в режиме онлайн. Благодаря ему сокращается время оформления морских судов без снижения уровня качества контроля. То есть, когда судно заходит в порт, контролирующие органы уже могут определиться с необходимой формой контроля, а операторы морских терминалов планируют, какие товары подготовить к проверке, а какие убрать в штабель. Такое развитие информационных технологий позволяет

---

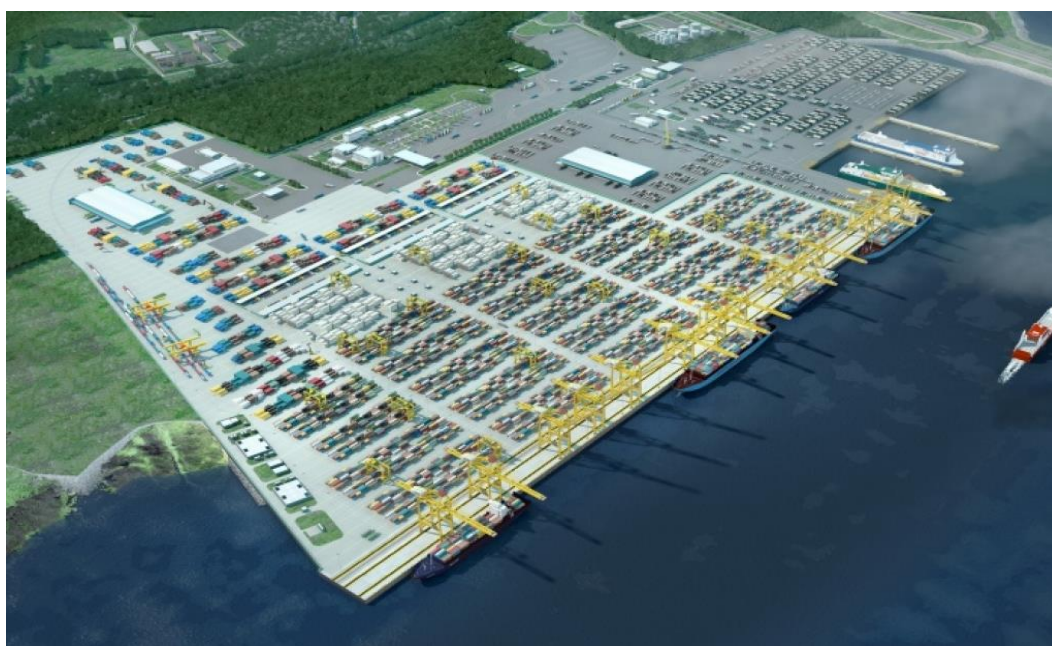
<sup>29</sup> Комиссарова Н. В Приморье открыт уникальный складской комплекс – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.zrpress.ru/business/primorje\\_16.05.2016\\_77773\\_v-primorje-otkryt-unikalnyj-skladskoj-kompleks.html?print](http://www.zrpress.ru/business/primorje_16.05.2016_77773_v-primorje-otkryt-unikalnyj-skladskoj-kompleks.html?print) (дата обращения 25.05.2017).

<sup>30</sup> Реестр владельцев складов временного хранения – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://ved.customs.ru/index2.php?option=com\\_listnsi&view=sinnsi&url\\_id=V\\_BX](http://ved.customs.ru/index2.php?option=com_listnsi&view=sinnsi&url_id=V_BX) (дата обращения 26.05.2017).

значительно упростить таможенные формальности в порту и не создавать заторы для прибывших судов.

Внедряя новые технологии в таможенные органы, Правительство России ставит задачу о содействии развитию транспортно-логистической инфраструктуры в крупных транспортных узлах, таможенно-логистической инфраструктуры преимущественно в местах, приближенных к государственной границе. Так, в 2016 году в Свободном порту Владивосток началось строительство транспортно-логистического комплекса, который будет расположен в непосредственной близости от федеральной трассы М60 Владивосток-Хабаровск (См. Рис.3). Комплекс включает железнодорожную ветку протяженностью более 2 км, позволяющую в оптимальные сроки сформировать сразу целый контейнерный поезд (71 условный вагон). Кроме того, комплекс одновременно имеет выходы на порты Владивостока, Находки, Хасанского района, а также Китай и центральные регионы России.<sup>31</sup>

Рис.3. Транспортно-логистический комплекс Владивостока (Источник: <http://primrep.ru/2016/04/kompaniya-avesta-pristupila-k-stroitelstvu-transportno-logisticheskogo-kompleksa-v-portu-vladivostok/>)



<sup>31</sup> В Свободном порту Владивосток началось строительство транспортно-логистического комплекса, рассчитанного на перегрузку 55 тыс. TEUs в год – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.gudok.ru/news/infrastructure/?ID=1332609> (дата обращения 26.05.2017).

Так, мы видим, что развитие инфраструктуры для таможенных целей на территории России происходит достаточно неравномерно. Новейшие разработки и проекты нового поколения внедряются далеко не во всех регионах России, что негативно сказывается на статистике таможенных показателей. Хотя в целом уровень развития ключевых элементов инфраструктуры таможенных органов находится на достаточно высоком уровне, что позволяет таможенным органам конкурировать с мировыми таможенными представительствами.

## **Глава 2 Исследование деятельности инфраструктурных объектов в таможенной сфере на примере Калининграда**

### **2.1 Особенности существующей инфраструктуры таможенных органов Калининграда**

Современная внешняя торговля невозможна без развития транспортных путей, перевозка товаров всегда должна быть обеспечена либо морским транспортом, либо железнодорожным, либо автомобильным. Чем выше степень развитости данной структуры, тем большие объемы внешней торговли возможны для перевозки, и тем ниже затраты, а следовательно, и цена товара.

Такие значительные характеристики, как эффективность экспортно-импортных операций, пропускная способность таможенных пунктов, денежные поступления в бюджет от таможенных платежей, уровень коррупции на таможне, правонарушений в сфере ВЭД зависят от правильности адаптации инфраструктуры таможенных органов под имеющиеся условия экономической деятельности, насколько велик ее потенциал и запасные мощности.

В приказе ГТК от 29.03.2004 №393 «О введении в действие нового ведомственного нормативного документа по эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры»<sup>32</sup> приводится классификация объектов таможенной инфраструктуры. Изучив данную классификацию можно сказать, объекты инфраструктуры таможенных органов включают в себя все здания и сооружения, сети, а также транспортные коммуникации и терминальные комплексы, необходимые для функционирования таможенных органов. В Калининградской области имеется вся нужная инфраструктура для таможенной деятельности: таможенный орган, обладающий

---

<sup>32</sup> Приказ ГТК от 29.03.2004 № 393 «О введении в действие нового ведомственного нормативного документа по эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры» – [Электронный ресурс]: URL: [http://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99\\_902197563](http://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_902197563) (дата обращения 24.05.2017).



необходимой компетенцией, склады временного хранения и возможность доставки грузов всеми видами транспорта и другие различные обслуживающие объекты.

Изучение наиболее полного сочетания транспортной и таможенно-логистической инфраструктур возможно именно на примере Калининграда. Поскольку Калининград является главным городом, в котором российская действительность встречается с европейской. Этот регион обладает обширными возможностями для развития внешнеэкономической деятельности, а также является приоритетной площадкой для внедрения и реализации всех новейших проектов России в таможенно-логистической сфере. Исходя из результатов внедрения программ на этой территории, принимается решение о дальнейшей эксплуатации данных достижений в остальных регионах. Кроме того, в условиях географической близости Калининграда к Европе и интенсивной экономической активности практика Калининградской области наиболее отчетливо иллюстрирует отставание от европейских партнеров и все общероссийские проблемы, которые возникают во внешнеэкономической сфере. Поэтому более детальное рассмотрение данного региона позволит нам в полной мере увидеть уровень развития транспортной и таможенно-логистической инфраструктур в России, оценить потенциал таможенных органов и участников ВЭД, выявить основные проблемы, возникающие в процессе международных перевозок и внешнеэкономического сотрудничества.

Несмотря на эксклавное положение международные перевозки по территории Калининграда осуществляются всеми видами транспорта, что свидетельствует о том, что развитию транспортно-логистической инфраструктуры необходимо уделять особое внимание.

Для исследования таможенно-логистической деятельности Калининграда нам необходимо рассмотреть развитие аэропорта, морского порта, железнодорожной и автодорожной магистралей.

Ни для одного региона России развитие портовой транспортной инфраструктуры не имеет такого глобального значения, как для Калининградской области. Калининградский порт - это самый западный незамерзающий порт России и имеющий выгодное географическое положение – около 600 км от столиц и портов Германии, Польши, Швеции, Дании, стран Балтии. Через регион проходят международные водные пути и ответвления 2-х трансевропейских транспортных коридоров. Причальные линии порта составляют 20 километров и на них свои услуги по перевалке различных грузов предлагают 15 стивидорных компаний (погрузочно-разгрузочные работы). Проектные возможности данных участников позволяют перегружать до 33 миллионов тонн грузов в год.<sup>33</sup>

Территориально порт Калининград делится на четыре грузовых района: Калининградский грузовой район, Балтийский грузовой район, Светловский грузовой район, а также удаленный грузовой район Пионерский. Основной объем потока внешнеторговых грузов проходит через морские пограничные переходы по нескольким станциям: Калининград, Балтийский Лес и Балтийск.<sup>34</sup>

Калининградский морской торговый порт взаимодействует с экспедиторскими, агентскими, фрахтовыми и другими компаниями, за счет чего имеет возможность предоставлять полный комплекс услуг по транспортировке грузов от отправителя к получателю, а также стоянкой судов в порту. Калининградский морской порт оборудован таким образом, что в пределах его территории возможно осуществлять:

- погрузочно-разгрузочную деятельность;
- экспедирование грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, включая расчёты за перевозку грузов железнодорожным транспортом непосредственно с администрацией железной дороги;
- хранение грузов;

---

<sup>33</sup> Паспорт городского округа «Город Калининград». 2016.

<sup>34</sup> Зеленина А. Геополитический заложник: почему грузы обходят стороной Калининград? – [Электронный ресурс] – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2179477.html> (дата обращения: 26.05.2017).

- буксировку/сопровождение судов для выполнения маневров на канале и в портах;
- швартовые операции;
- перевозку любых грузов автомобильным транспортом как по территории региона, так и в другие страны;
- агентское обслуживание судов;
- строительство и ремонт причалов, грузовых площадок, зданий и сооружений, инженерных путей и коммуникаций, ремонт и обслуживание железнодорожных и подкрановых путей<sup>35</sup>.

Также порт предоставляет:

- услуги таможенного склада;
- логистические услуги;
- сдачу в аренду офисных и складских помещений, объектов инфраструктуры
- энергоснабжение сторонних организаций;
- услуги телефонной и INTERNET-связи.

Порт Калининград имеет множество выходов в мировые порты и порты на территории РФ. Он связан паромными линиями — с Санкт-Петербургом, Усть-Лугой и Засницом (Германия), контейнерными линиями с Санкт-Петербургом, портами Германии, Англии, Голландии, Бельгии, Дании, Финляндии и стран Балтии. Кроме того, в Калининграде открыты офисы мировых контейнерных операторов, таких как MSC, Maersk, CMA CGM, паромного оператора DFDSLISCO<sup>36</sup>.

Существующая инфраструктура морского порта Калининград не позволяет заходить судам океанского класса. Ограничение глубин влияет и на перевалку грузов. В основном портовые мощности ориентированы на мелкопартионные контракты. С целью привлечения грузопотоков и

---

<sup>35</sup> Калининградский морской торговый порт – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.kseport.ru/index.php/ru/uslugi> (дата обращения: 26.05.2017).

<sup>36</sup> Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития – [Электронный ресурс] – URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya\\_oblast\\_port\\_kak\\_osnova\\_razvitiya.html](https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html) (дата обращения: 26.05.2017).

повышения конкурентоспособности порта Калининград продолжается модернизация инфраструктуры объектов водной инфраструктуры. ОАО «Калининградский морской торговый порт» за счет собственных средств реконструировал старые склады, соорудил 3 новых склада-холодильника общей площадью почти 9 тыс. кв. метров, реализовал проект реконструкции контейнерного терминала: построены причалы, склад комплектации контейнеров, подъездные железнодорожные пути, приобретены специализированные контейнерные погрузчики, большегрузные порталные краны<sup>37</sup>. Однако имеющаяся инфраструктура порта в настоящее время не в полной мере соответствует требованиям таможенных органов для проведения таможенного контроля и совершения таможенных операций, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза (ЕАЭС) и законодательством Российской Федерации о таможенном деле. Недостаточное количество погрузочно-разгрузочной техники в пункте пропуска в Морском порту Калининград существенно увеличивает время на совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля ввиду возникающих трудностей при проведении таможенного осмотра и таможенного досмотра контейнеров, так как доступ к контейнерам в ЗТК затруднен.

В связи с этим для повышения конкурентоспособности разработан проект по дальнейшей реконструкции Калининградского морского канала, что позволит заходить в порт судам грузоподъемностью более 30 тыс. тонн.

В последнее время возрос объем перевалки контейнеров за счет создания современной инфраструктуры для перевалки контейнеров через Калининградский морской торговый порт, также стабилизировалась работа контейнерных судоходных линий.

Развитие Калининградского морского торгового порта зависит как от привлечения новых грузопотоков, так и от укрепления старых.

---

<sup>37</sup> Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития – [Электронный ресурс] – URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya\\_oblast\\_port\\_kak\\_osnova\\_razvitiya.html](https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html) (дата обращения: 26.05.2017).

Для сокращения временных затрат на таможенные формальности в настоящее время в рамках программы ФТС России в Калининградском порту внедрен Портал «Морской порт». Его основная цель – улучшение взаимодействия между участниками внешнеэкономической деятельности, государственными органами контроля. Для реализации этой цели создано единое информационное поле, так портал «Морской порт» действует по принципу «единого окна». Новая система обеспечивает информационное взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса. Реализация Портала позволила существенно сократить время пребывания судна в порту и устранить бумажный документооборот (См. Рис.4).<sup>38</sup>

Рис. 4. Калининградский портал «Морской порт» (Источник: <http://m.proved-partner.ru/custom-house/national/37871-chemu-nas-uchit-svobodnyu-popt.html>)



«В данном регионе портал используется только на таможенном посту порта Калининград с декабря 2015 года. С того момента в его рамках было зарегистрировано более 600 уведомлений о прибытии и убытии товаров.

<sup>38</sup> Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможни – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).

Предполагается, что на таможенных постах Светлый и Балтийск портал «Морской порт» будет внедрен уже в 2017 году»<sup>39</sup>.

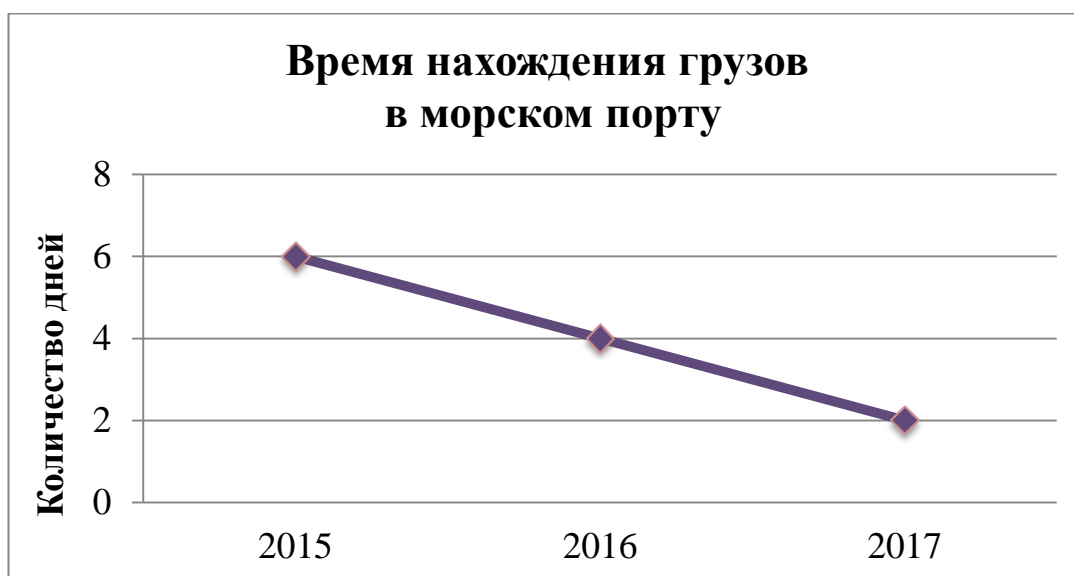
Портал «Морской порт» это связующее звено между всеми участниками логистического процесса в морском порту (операторами портовых терминалов, декларантами, государственными контролирующими органами, перевозчиками), он позволяет обеспечивать непрерывность логистического процесса и оптимизировать совершение операций. В результате это приводит к сокращению сроков нахождения товаров в морском порту. Обратившись к «дорожной карте» по совершенствованию таможенного администрирования, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2012 г. № 1125-р, а именно, к пункту 19.17 «Сокращение сроков нахождения товара в морском порту, за исключением хранения товаров (грузов) по инициативе участников внешнеэкономической деятельности», можно увидеть, что контрольные показатели сроков нахождения товаров в морском порту составляют: в 2015 году – 6 суток, в 2016 году – 4 суток, в 2017 году – 2 суток<sup>40</sup> (См. Диаграмму 5).

---

<sup>39</sup> Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможни – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).

<sup>40</sup> Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможни – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).

Диаграмма 5. Время нахождения грузов в морском порту (Источник: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45))



Централизация пункта пропуска и использование «Морского портала» позволили разработать единую технологическую схему организации пропуска через государственную границу Российской Федерации и применить единый порядок оформления, понятный как государственным контролирующим органам, так и хозяйствующим субъектам. Данное обстоятельство положительно влияет на ритмичность и слаженность работы всего морского порта Калининград.

В 24 километрах от Калининграда находится аэропорт Храброво, который также является важной частью таможенной инфраструктуры Калининграда. С 1989 года он имеет статус международного. Бесперебойное функционирование аэропорта для полуэксклавной территории Калининградской области является необходимым условием обеспечения транспортной доступности основной территории Российской Федерации<sup>41</sup>.

Развитая транспортная инфраструктура и выгодное экономико-географическое положение Калининградской области, сеть внутренних и международных автомобильных трасс, морской порт, крупные

<sup>41</sup> Несем воздушный пост на западе России – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22035:2014-09-01-09-08-16&catid=165:2010-12-23-09-12-04&Itemid=83](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=22035:2014-09-01-09-08-16&catid=165:2010-12-23-09-12-04&Itemid=83) (дата обращения 26.05.2017).

железнодорожные узлы, наличие торгово-складских центров позволяет эффективно использовать весь комплекс международного аэропорта Калининград (Храброво) для приемки, отправки и обработки как прямых, так и транзитных грузов и почты различного назначения по направлениям Россия, Европа и Азия.

Почтово-грузовой комплекс аэропорта «Храброво» располагает почтово-грузовым терминалом на территории международного аэропорта Калининград (Храброво). Общая площадь складов для обработки внутрироссийских и международных грузов и почты составляет более 2500 м<sup>2</sup>, в том числе склад временного хранения, холодильные и морозильные камеры, обеспечивающие соблюдение температурных режимов при обработке и хранении скоропортящихся грузов. Почтово-грузовой терминал имеет в наличии современную досмотровую технику, а также оснащен механизированным комплексом обработки грузов. Производственные мощности терминала позволяют обрабатывать до 50 тонн груза в сутки. Почтово-грузовой терминал осуществляет наземную обработку грузов и почты, перевозимых российскими и иностранными авиакомпаниями на регулярных и чартерных(заказных) рейсах<sup>42</sup>. Несмотря на выгодное положение аэропорта объем ввозимых товаров небольшой: в среднем в месяц здесь выпускается около 250 деклараций на товары<sup>43</sup>.

Кроме того, аэропорт федерального значения «Храброво» - это единственный аэропорт на территории Калининградской области, использующийся для регулярного пассажирского сообщения. Второй по объему пассажирских перевозок аэропорт на территории Северо – Западного федерального округа после аэропорта «Пулково». Прогнозируемый рост пассажиропотока на воздушном транспорте на ближайшие пять лет составит до 6-10 % ежегодно. Следующим шагом развития сферы воздушного

---

<sup>42</sup> Аэропорт Храброво: Инфраструктура и технические возможности – [Электронный ресурс]: URL: [http://www.kgd.aero/bussines/airlines/infrastructure\\_and\\_technical\\_characteristics.php](http://www.kgd.aero/bussines/airlines/infrastructure_and_technical_characteristics.php) (дата обращения 25.05.2017).

<sup>43</sup> Несем воздушный пост на западе России – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22035:2014-09-01-09-08-16&catid=165:2010-12-23-09-12-04&Itemid=](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=22035:2014-09-01-09-08-16&catid=165:2010-12-23-09-12-04&Itemid=) (дата обращения 26.05.2017).



транспорта станет реализация принципа ХАБ-овых перевозок, что позволит увеличить количество пассажиров, прибывающих в Калининград, и количество транзитных пассажиров.

Сегодня Калининградский аэропорт является объектом инфраструктуры, обеспечивающим проведение в регионе игр Чемпионата мира по футболу 2018 года. В связи с этим аэропорт претерпевает существенные изменения. Реконструкция Храброво началась в 2013 году в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года и завершится в конце 2017г<sup>44</sup>.

Плановая реконструкция аэропорта включает удлинение взлетно-посадочной полосы (ВПП) до 3350 метров, установка нового светосигнального и метеорологического оборудования и оснащение ВПП новыми радиотехническими средствами. Это обеспечит аэродрому II категорию посадки с основного направления и I категорию - с второстепенного<sup>45</sup>. Завершение реконструкции аэродромных объектов аэропорта "Храброво" позволит принимать воздушные суда с бóльшей максимальной взлетной массой (расчетный тип ИЛ-96-300), планируется увеличение числа мест стоянок с 21 до 37.

Для расширения своих возможностей руководство планирует привлечь в аэропорт новых перевозчиков. В связи с этим говорится о предоставлении скидок по наземному обслуживанию для перевозчиков.

Из-за своего анклавного положения Калининградская железная дорога не имеет общих границ с Российскими железными дорогами, однако является важнейшим узлом железнодорожной сети Калининградской области. Это обусловлено тем, что в системе перевозок Калининградская железная дорога связана с железными дорогами России и государств СНГ через железные дороги Литвы и Белоруссии. Близость Калининградской области к промышленно развитым странам Европы предопределяет использование

---

<sup>44</sup> Архипов А. Росавиация: реконструкция аэропорта Храброво в Калининграде завершится к 2018 году – [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru/v-strane/3964350> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>45</sup> Ахрамеев С. «Храброво» наверстывает упущенное – [Электронный ресурс]: URL: <http://www.aviaport.ru/news/2015/10/19/364063.html> (дата обращения 25.05.2017).

транзитного потенциала транспортного комплекса региона. Наличие как российской, так и европейской колеи позволяет Калининградской железной дороге – филиалу ОАО «РЖД» – отправлять и принимать грузы из России и стран СНГ в Европу и в обратном направлении.

Сегодня Калининградская магистраль является основой транспортного комплекса области: 80% всего объема грузоперевозок приходится на железную дорогу. Несмотря на относительно небольшую протяженность (900 км), магистраль имеет ряд преимуществ, позволяющих говорить о ее универсальности. «Дорога входит в состав ответвлений двух трансъевропейских транспортных коридоров: №1А Рига – Калининград – Гданьск, обеспечивающий выход грузопотоков в страны Балтии, Польшу, Германию, Финляндию, и № 9Д Киев – Минск – Вильнюс – Калининград, который соединяет центральные и восточные регионы России с портовыми терминалами Калининградской области (См. Рис.5). А расположение железной дороги в пределах границ региона дает возможность оперативно и гибко решать все задачи по обеспечению перевозочного процесса. Магистраль осуществляет тесное взаимодействие с портами, обслуживая 2 морских порта (торговый и рыбный), 4 терминала по перевалке нефтепродуктов (ЗАО «Балт Нафта», ООО «Хаб Терминал», ООО «Лукойл-КНТ», ЗАО «БНК») и 2 терминала по перевалке зерновых грузов»<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> Калининградская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» – [Электронный ресурс]: Российская железная дорога – URL: [http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5185&layer\\_id=5554&id=525](http://www.rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=525) (дата обращения 26.05.2017).

Рис. 5. Калининградские международные магистрали (Источник: [http://ru.investinrussia.com/data/image/regions/Prez\\_KRDC\\_RUS\\_2016.pdf](http://ru.investinrussia.com/data/image/regions/Prez_KRDC_RUS_2016.pdf) )



«Калининградская железная дорога уникальна за счет наличия участков двойной колеи: европейская колея 1435 мм проложена до самых крупных городов области - Черняховска и Калининграда, а колея 1520 мм выходит в Польшу до станций Бранево (погранпереход «Мамоново – Бранево») и Скандава (погранпереход «Железнодорожный – Скандава»)»<sup>47</sup>.

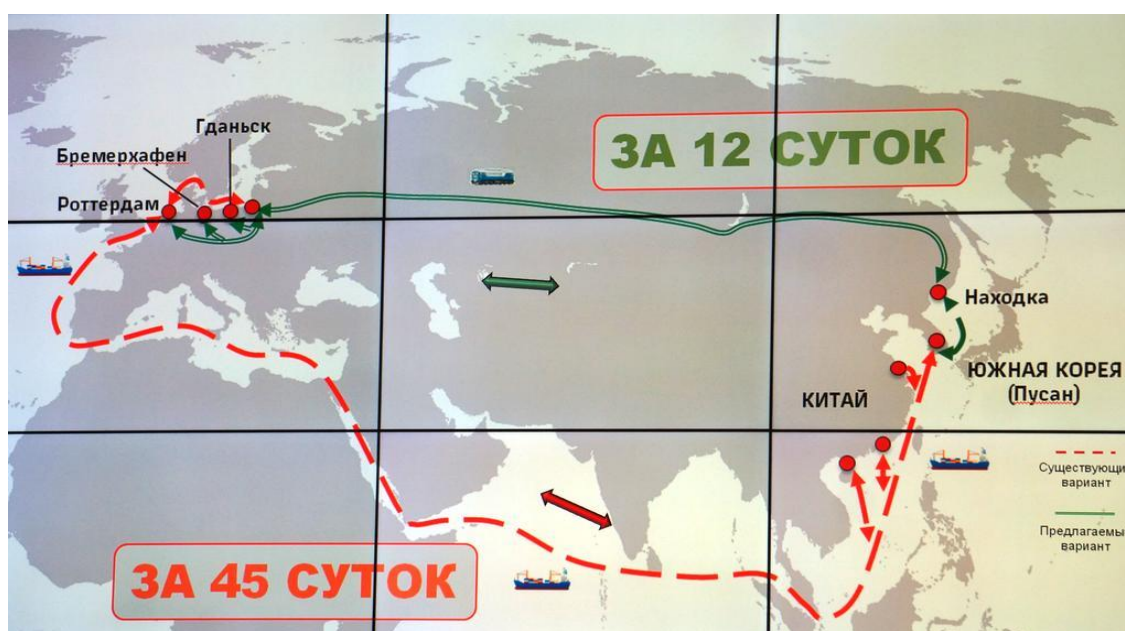
Развивая свою инфраструктуру руководитель Калининградской железной дороги выступил с заявлением о том, что Калининградская железная дорога (КЖД) планирует инвестировать около 12,7 млрд рублей в период с 2015 по 2017 годы в свою инфраструктуру для превращения калининградского железнодорожного узла в транспортный хаб Балтийского региона. Согласно схеме Калининград может стать одним из ключевых узлов для контейнерных перевозок из стран тихоокеанского региона (Китай, Южная Корея). В настоящий момент контейнеры находятся в пути 45 суток. Использование железнодорожной сети России и Калининградской области в

<sup>47</sup> Транспортный комплекс – [Электронный ресурс]: Министерство развития инфраструктуры Калининградской области – URL: <http://infrastruktura39.ru/activity/transport/> (дата обращения 26.05.2017).

частности может сократить это время до 12 суток с перегрузкой контейнеров в портах Калининград, Гданьск, Бремерхафен и Роттердам (См. Рис.6).

Благодаря данному проекту Калининградскую область можно превратить в транспортный хаб, востребованный со стороны международного и российского бизнеса. Поскольку услугами этой структуры пользуется около 500 грузополучателей и грузоотправителей, а также более 20 экспедиторских компаний<sup>48</sup>.

Рис. 6. Перспективы новой Калининградской железнодорожной сети (Источник: <http://ruwest.ru/news/64704/>)



Также для развития железнодорожной инфраструктуры Калининграда разрабатывается проект, в котором Калининград может выступать транзитной территорией. Так, на международном транспортном форуме обсуждался план организации контейнерного поезда для перевозки 40-футовых контейнеров из порта Гданьск (Польша) в российские регионы транзитом через Калининградскую область и в Москву. Проект позволит привлечь грузопотоки на железную дорогу и оптимизировать логистические процессы. Сегодня контейнерные грузы, поступающие из Китая в Гданьск, транспортируются фидерными линиями (электрические линии) в порт Усть-

<sup>48</sup> Калининградская железная дорога хочет стать транспортным хабом – [Электронный ресурс]: Виртуальная таможня – URL: [http://vch.ru/event/view.html?alias=kaliningradskaya\\_ghelznaya\\_doroga\\_hochet\\_stat\\_transportnym\\_habom](http://vch.ru/event/view.html?alias=kaliningradskaya_ghelznaya_doroga_hochet_stat_transportnym_habom) (дата обращения 25.05.2017).

Луга и затем доставляются до российских центров распределения уже автотранспортом. Предполагается, что объем проекта «Гданьск-Москва» составит до 2 тысяч контейнеров в год. Эта программа подразумевает переключение грузопотока крупнотоннажных контейнеров с автокомплектующими, следующими в адрес «Автотор» с порта Пусан (Корея) с морского транспорта на железнодорожный. Перевозка будет осуществляться в составе ускоренного контейнерного поезда Находка-Восточная-Калининград<sup>49</sup>.

Благодаря развитию и внедрению новых проектов по улучшению железнодорожных перевозок Калининград сможет получить дополнительные средства для совершенствования инфраструктуры железнодорожных пропускных пунктов. На территории Калининградской области через государственную границу Российской Федерации 5 железнодорожных международных пункта пропуска. Основные функционирующие железнодорожные пункты пропуска с Польшей: Мамоново – Бранево и Железнодорожный – Скандава. Пункт пропуска Мамоново установлен как грузопассажирский постоянный многосторонний. Проектная пропускная способность пункта пропуска – 12 грузовых поездов в сутки, фактическая пропускная способность в 1 полугодии 2015 г. составила 5 грузовых поездов в сутки. Что касается пункта пропуска Железнодорожный – Скандава, то проектная пропускная способность пункта пропуска – 6 грузовых поездов в сутки, фактическая пропускная способность в 1 полугодии 2015 г. составила – 3 грузовых поезда в сутки. инфраструктура данных пунктов пропуска не в полной мере соответствует требованиям, предъявляемым государственными контрольными органами к строительству, обустройству и техническому оснащению железнодорожных пунктов пропуска. На некоторых железнодорожных пунктах пропуска на российско-литовском участке государственной границы отсутствует инфраструктура для пропуска грузовых составов, в связи с этим создается новый пункт пропуска в поселке

---

<sup>49</sup> 8-й Международный Балтийский транспортный форум – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.konfer.ru/events/11798/> (дата обращения 25.05.2017).

Чернышевский со всем необходимым оборудованием.

Особенности планировки железнодорожных станций затрудняют проведение эффективных форм контроля по причине отсутствия необходимых сооружений: эстакад, досмотровых колодцев, перекидных мостиков, огороженных и освещенных площадок, весового оборудования (железнодорожные и платформенные весы) и погрузочно-разгрузочной техники. В перспективе необходимо проведение реконструкции как ж.д. станций, так и пунктов пропуска, расположенных на них<sup>50</sup>.

Поэтому создание новых проектов и их реализация позволят усовершенствовать оснащение железнодорожных пунктов пропуска, повысят загруженность железнодорожных путей региона и снизят нагрузку на морские порты.

Правительство также уделяет внимание и развитию автомобильного движения по территории Калининградской области, поскольку автомобильный транспорт является важнейшим видом международного, внутриобластного и городского транспорта. Регулярные рейсы в города Чехии, Польши, Белоруссии, Германии, страны Балтии и др. города Европы выполняются именно автотранспортом. Транспортировка грузов на международных сообщениях выполняется под контролем регионального представительства Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

По территории области проходят два ответвления трансъевропейских транспортных коридоров, что позволяет говорить о формальной интеграции области в европейскую транспортную систему:

- № 1-А Рига – Калининград – Гданьск маршрута № 1 Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава («Виа Балтика»).

---

<sup>50</sup> Эффективность функционирования пунктов пропуска государственной границы – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2015-11a17> (дата обращения 25.05.2017).

Ответвление коридора № 9-Д проходит по главной автомагистрали области – автодороге федерального значения «Калининград – Черняховск – Нестеров до границы с Литовской Республикой» протяженностью 142,4 км<sup>51</sup>.

Использование автомагистралей региона предполагает наличие автомобильных пунктов пропуска, которые являются неотъемлемой частью таможенной инфраструктуры приграничного региона. На российско-польском участке государственной границы установлены 6 постоянных грузо-пассажирских многосторонних автомобильных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Проектная пропускная способность 1200 т/с в сутки из них: легковых - 900; грузовых – 200. На текущий момент это обустроенный, технически оснащенный, соответствующий международным стандартам пункт пропуска. Пункт пропуска оснащен ИДК, что позволяет за короткое время проводить таможенный досмотр транспортных средств, пересекающих таможенную территорию России. В регионе деятельности пункта пропуска функционирует таможенно - логистический терминал СВХ «Сириус», построенный в 2006 году.<sup>52</sup> ТЛТ СВХ «Сириус» предоставляет услуги по транспортировке, хранению, таможенному оформлению товаров. Кроме того, терминал располагает складами, офисными зданиями, имеются стоянки транспортных средств и др. На сегодняшний день таможенно-логистическая система и отношения внутри нее являются очень привлекательным и перспективным механизмом как для государства в части передачи доли рисков по финансированию объектов таможенной инфраструктуры частному бизнесу, так и для частного сектора с целью эффективного вложения собственных средств<sup>53</sup>. Так, в настоящее время проводятся работы,

---

<sup>51</sup> Доклад о состоянии автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры в Калининградской области, подготовленный Министерством развития инфраструктуры Калининградской области по поручению губернатора Калининградской области – 2016 год – [Электронный ресурс] – URL: <http://rugrad.eu> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>52</sup> О состоянии и перспективах развития международных автомобильных пунктов пропуска на территории Калининградской области – [Электронный ресурс]: Правительство Калининградской области – URL: <http://test183.artwell.ru/ru/node/3615> (дата обращения 26.05.2017).

<sup>53</sup> Балашова М.В., Воронина Л.И. Развитие государственно-частного партнерства в таможенно-логистической сфере // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-2. – С. 337-341.

направленные на увеличение территории площадки для размещения большегрузных транспортных средств.

Однако во многих пунктах пропуска отмечается отсутствие приграничной инфраструктуры, а именно: автозаправочных станций, магазинов, кафе, представительств банков для обмена валюты, страховых компаний. Это напрямую влияет на количество перемещаемых транспортных средств, грузов и граждан через такой пункт пропуска. В связи с этим согласно проекту Государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года»<sup>54</sup> в сфере транспортного комплекса в число основных мероприятий включены мероприятия по строительству и реконструкции 13 пунктов пропуска, в том числе и автомобильных пунктов.

По словам начальника департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности правительства Калининградской области модернизация инфраструктуры пунктов пропуска позволит наряду со снижением издержек по перевозке грузов между регионом и остальной территорией России, дополнительно способствовать росту экспорта товаров из области, стимулировать развитие международного транзита через территорию Калининграда и, в целом, повысить конкурентоспособность транспортного комплекса Калининградской области на международном рынке транспортных услуг<sup>55</sup>.

В январе 2017 года был принят новый закон, который позволяет создать в России электронные очереди для пересечения границы автотранспортом. Данный законопроект закрепляет новую процедуру разработки и утверждения требований к обустройству участков дорог на подъездах к пунктам пропуска автомобилей через госграницу РФ. Теперь

---

<sup>54</sup> Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 311 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года» – [Электронный ресурс] – «ГАРАНТ» – URL: <http://base.garant.ru/70644216/#ixzz4jP5YedtX> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>55</sup> В Калининграде состоялась конференция АСМАП «Международные автомобильные перевозки в Калининградской области» – [Электронный ресурс]: Правительство Калининградской области – URL: <https://gov39.ru/news/101/59092/> (дата обращения 26.05.2017).



требования устанавливаются не техническим регламентом, а правительством РФ. Данная разработка предоставляет возможность правительству создать и внедрить требования к обустройству дорог на подъезде к пунктам пропуска на границе, при этом учитывая расположение пункта пропуска и его пропускную способность. Если сейчас в час пик скапливается большое количество автомобилей, водители сталкиваются с колоссальными проблемами и создаются многокилометровые очереди. Принятие закона позволит сделать площадку перед границей с электронной системой бронирования очереди. На новых площадках можно будет пройти регистрацию, получить талон и спокойно пересечь границу, когда на табло высветится нужный номер.<sup>56</sup>

В 2016 году для развития автомобильной сети был представлен проект по строительству автомобильных и железных дорог. Особо была отмечена дорога федерального значения А-229 «Калининград-Черняховск-Нестеров». Она является ключевой магистралью Калининградской области, так как обеспечивает выход грузопотоков в центральные и восточные районы страны. Кроме того, эта трасса является составной частью ответвления трансъевропейского маршрута № 9Д (Киев-Минск-Вильнюс-Калининград). Однако до сих пор российская часть дороги не обеспечивает надлежащего уровня безопасности. Сейчас транзитный транспорт следует по федеральной дороге через центр Черняховска, но строительство обхода позволит осуществлять транзитные перевозки в объезд. По плану реализация данного проекта позволит ускорить грузопоток по территории региона и привлечь новых перевозчиков<sup>57</sup>.

Поскольку разработка программ для развития инфраструктуры приграничных регионов финансируется из федерального бюджета, то в данный момент их эффективность не высока, т.к. финансирование является недостаточным. Поэтому при разработке новых проектов правительство и

---

<sup>56</sup> Госдума приняла закон о создании электронной очереди для пересечения границы на машине – [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru/politika/3976846> (дата обращения 25.05.2017)

<sup>57</sup> 8-й Международный Балтийский транспортный форум – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.konfer.ru/events/11798/> (дата обращения 25.05.2017).

таможенные органы привлекают инвесторов, которые так же могли бы принимать участие в реализации новых программ.<sup>58</sup>

Таким образом, функционирование системы таможенной инфраструктуры недостаточно развито для эксклавной территории. Исходя из разработанных программ и концепций по развитию транспортных сетей Калининграда, мы можем сказать, что государство заинтересовано в модернизации и улучшении состояния инфраструктуры в регионе, поскольку через него Россия имеет выходы во многие страны Европы, Кроме того Калининград может служить транзитной территорией для транспортировки грузов из Азии в Европу, что положительно повлияет на имидж всей страны.

Поэтому разработка новых законопроектов и стратегий развития таможенной и транспортной инфраструктуры и их реализация позволят Калининграду, и России в целом, приблизиться к мировым требованиям грузо- и пассажироперевозок. Тем более, что в Калининградской области имеется вся нужная инфраструктура для таможенной деятельности: таможенный орган, обладающий необходимой компетенцией, 13 складов временного хранения, 6 собственных таможенных представителей и 20 компаний-представителей, которые имеют представительства в данном регионе. Возможность доставки грузов всеми видами транспорта могут предложить 16 таможенных перевозчиков, входящих в официальный реестр ФТС.

Все это позволяет нам говорить о том, что единственный эксклавный регион России может быть конкурентоспособным на мировом рынке таможенных услуг и осуществления внешнеэкономической деятельности.

---

<sup>58</sup> Иншакова Е.И. «Совершенствование таможенной инфраструктуры международных транспортных коридоров на юге России». Журнал «Вестник Волгоградского государственного университета». Серия 3: Экономика. Экология Выпуск № 10 / 2014.

## 2.2 Развитие таможенно-логистической интеграции Калининграда

Логистика важна для планирования и контроля материального, сервисного, информационного потока, эффективного с точки зрения затрат внутри организации. При сокращении издержек, правильнее не резать бюджет, а оптимизировать, так как в первом случае уменьшается финансирование развития, обучения, фонда оплаты, в результате падает качество работы.<sup>59</sup>

Северо-Западный федеральный округ за счет преимуществ своего благоприятного приграничного расположения и выхода на страны Европейского Союза должен усиливать свои позиции за счет развития транспортной инфраструктуры округа, интеграции в систему международных транспортных коридоров. Особо важное место в данном федеральном округе занимает эксклавная Калининградская область, ее экономическое развитие значительным образом определяется влиянием режима особой экономической зоны. Поскольку Калининградская область это эксклавная территория, то в ее отношении необходимо предпринимать специальные меры поддержки развития и способствовать интеграции в экономику России и Европы путем создания благоприятных условий для экспорта отечественной продукции, упрощения и удешевления транзита через территории сопредельных государств, развития транспортно-логистического узла, в том числе авиахаба.

Калининград – это особая территория, входящая в состав Российской Федерации, которая является важным транспортным узлом. Порты Калининграда являются составным звеном транспортного комплекса, в связи с этим их грузооборот возрастает. Также все более и более востребованными становятся железнодорожные и автомобильные перевозки. Поэтому одним из множества приоритетов развития данного региона является создание совместимой логистической среды (транспортной, таможенной

---

<sup>59</sup> Продуманная логистика – залог успеха – [Электронный ресурс]: Союз «Калининградская торгово-промышленная палата» – URL: <http://kaliningrad.tpprf.ru> (дата обращения 26.05.2017).

терминальной, телекоммуникационной) со странами ЕС. Страны Европейского Союза напрямую заинтересованы в российских рынках, в создании конкурентоспособных условий для транспортных, телекоммуникационных, экспедиторских и других компаний. Это отражено в целевых установках международных проектов и программ, в которых Россия принимает участие. В связи с этим для Калининграда формирование и развитие торговых, транспортных, логистических и информационных систем имеет первостепенное значение.<sup>60</sup>

За счет выгодного экономико-географического положения и благоприятных политических условий Калининград имеет потенциал для комплексного развития всех видов транспорта, складской, торговой, таможенной и терминальной инфраструктуры. Поэтому именно на данной территории необходимо создание транспортной логистической системы, которая включала бы все виды транспорта, транспортные узлы, грузоперерабатывающие предприятия терминальные комплексы, таможни и т.д., которые были бы объединены единой телекоммуникационной системой, позволяющей эффективно решать возложенные на нее задачи в интересах региона, страны и международного сообщества.

На сегодняшний день в крупных центрах, в том числе и в Калининграде, наблюдается острая нехватка логистических центров. Поскольку на многих территориях практически отсутствуют качественные складские объекты, способные предоставлять качественные логистические услуги, удовлетворяющие потребностям потенциальных клиентов

Для успешного развития необходимы инновационный подход и новые технологии управления, основанные как на мировом опыте, так и на достижениях науки. В условиях глобализации экономики на пересечении основных товарно - грузовых потоков формируются крупные логистические центры, которые объединяют в себе множество объектов.

---

<sup>60</sup> Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития [Электронный ресурс] – URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya\\_oblast\\_port\\_kak\\_osnova\\_razvitiya.html](https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html) (дата обращения: 25.05.2017).

Создание таких центров способствует:

- построению эффективного терминально-складского комплекса, транспортно-логистического комплекса;
- организации единой логистической информационной системы;
- формированию системы планирования, оперативного взаимодействия и регулирования в различных транспортных узлах;
- совершенствованию доставки грузов при мультимодальных перевозках и обеспечение необходимым сервисным обслуживанием.

Для того, чтобы понять в каком направлении начинать развиваться, необходимо выделить недостатки логистического сервиса в Калининградской области:

- низкий уровень информационной связи и взаимодействия между таможенными, участниками перевозочного процесса, складами, терминалами и другими объектами инфраструктуры;
- уменьшение объемов перевозок, высокий уровень тарифов, усиление конкуренции приводят к снижению спроса на складские, транспортные и другие сопутствующие им логистические услуги;
- качество логистического сервиса невысокого уровня, не отвечает европейским и мировым стандартам;
- отсутствие единой инновационной, инвестиционной политики и нормативно-правовой базы;
- несовершенство используемых процедур оформления грузов и систем документооборота;
- отсутствие современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности.<sup>61</sup>

Все эти недостатки усложняют процесс развития таможенно-логистической интеграции Калининграда. Поэтому, чтобы успешно развивать данное направление нужно рассмотреть существующие проекты в

---

<sup>61</sup> Сергеев В.И., Федоренко А.И., Герами В.Д. Роль логистики в развитии транспортного комплекса Российской Федерации: в разрезе корректировки транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года // Логистика и управление цепями поставок. 2012. № 6 (53).

данном регионе.

Ключевым объектом транспортно-логистической инфраструктуры является морской порт. Этот транспортный узел соединяет все виды транспорта и транспортно-логистические услуги воедино. Современный уровень развития транспорта предъявляет новые требования к морскому порту. Теперь в нем необходимо наличие не только достаточного количества складских помещений, но и промышленных и индустриальных парков.

Правительство Калининградской области чтобы повысить конкурентоспособность портового комплекса региона как по отношению к соседним странам ЕС, так и к остальным регионам России, разрабатывает план по снятию инфраструктурных ограничений и модернизации существующей инфраструктуры в морском порту Калининграда. Для этого необходимо реализовать проект строительства глубоководного порта в регионе и в его составе международного морского пассажирского терминала с яхтенной мариной в городе Пионерский как первого этапа строительства глубоководного порта. Данный проект требует проведения реконструкции защитных сооружений Калининградского морского канала, построенных более 100 лет назад, и введение в эксплуатацию дополнительных современных скоростных паромов.

Кроме того, в 2014 году губернатором Калининградской области было направлено письмо президенту РФ В.В.Путину с предложением рассмотреть возможность введения новой правовой нормы – «свободный порт», по аналогии с международной практикой, в том числе применительно к проекту строительства глубоководного порта в Калининградской области. Внедрение «свободного порта» позволит повысить конкурентоспособность российского бизнеса, связанного с морскими перевозками и промышленным производством в портовых зонах, позволит создать привлекательные условия для инвесторов, а также снизить риски сокращения экономики региона после запланированной отмены преференций по особой экономической зоне в 2016

году.<sup>62</sup>

В феврале 2016 года на заседании правительственной комиссии под руководством премьер-министра Медведева была анонсирована работа над новым законом «О социально-экономическом развитии Калининградской области». Данный законопроект направлен на внедрение в Калининградской области режимов Территории опережающего развития и свободного порта.

С учетом особого географического положения Калининградской области строительство глубоководного порта играет важную роль для региона. Так как Калининградский порт — единственный незамерзающий порт России на Балтике. Практика показывает, что иногда контейнерные грузы на судне приходят в соседние европейские порты. Например, некоторые крупные заводы, чтобы избежать излишних оформительских процедур в портах Калининграда, осуществляют поставки через Клайпеду (Литва). Поэтому, чтобы как можно меньше зависеть от соседей и направлять потоки груза в Калининград, необходимо создать собственный транспортный морской коридор, т.е. построить глубоководный причал и устранить избыточные процедуры на морской границе<sup>63</sup>.

Проект «свободный порт» на территории данного региона создается по примеру Владивостока, где резиденты освобождаются от налогов на имущество, прибыль и землю на 5 лет, а также получают визы прямо на границе. То есть новый закон резидентам свободного порта предлагает:

- облегченный визовый режим (получение 8-дневной визы непосредственно на границе);
- современный и быстрый режим пересечения границы при осуществлении международной торговли;
- существенное сокращение сроков проведения фискальных проверок;
- введение единого налога свободного порта в размере 17% (за счет

---

<sup>62</sup> Глубоководный порт в Калининградской области необходим – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=30533> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>63</sup> В Калининграде создадут свободную портовую зону – [Электронный ресурс] – URL: <https://rusevik.ru/ekonomika/75577-v-kaliningrade-sozdadut-svobodnuyu-portovuyu-zonu.html> (дата обращения 25.05.2017)

преобразования налогов на имущество и на прибыль) (при этом действующий режим ОЭЗ предполагает шестилетние налоговые каникулы по налогу на прибыль и на имущество — прим. «Нового Калининграда.Ru»).

— льготная ставка страховых взносов для инвестпроектов, реализуемых в течение первых 10 лет, в размере 7,6%, понижающий коэффициент по НДС (налог на добычу полезных ископаемых) и ускоренная процедура возмещения НДС<sup>64</sup>.

Администрация Калининградской области по транспорту планирует создать портовую территорию, согласно которой не должны действовать требования таможенных органов, т.е. не будут действовать нормы таможенного законодательства России и ЕАЭС. Если проект будет реализован в полной мере, то «свободный порт» станет прецедентом для Российской Федерации. Однако реализация этой инициативы имеет некоторые трудности. В первую очередь необходимо внести изменения в действующее законодательство и разработать новые нормативно-правовые акты. Так, внесены изменения в Федеральный закон «О социально-экономическом развитии Калининградской области» в связи с созданием свободного порта в Калининградской области и созданием территории опережающего социально-экономического развития в Калининградской области. Изменение Налогового кодекса РФ касается введения единой налоговой ставки для резидентов Свободного порта Калининградской области в размере 17%, путем освобождения от уплаты налога на имущество организаций и налога на прибыль таких организаций<sup>65</sup>.

Функционирование «свободного порта» предполагает, что товар, доставленный в «свободный порт» на борту крупного судна, может быть выгружен на причал, где будет проведена сортировка товара. После этого его

---

<sup>64</sup> Майтакова О. Порт, визы, ТОР: что предлагает Москва сделать с Калининградской областью – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/economy/8934952-port-vizy-tor-chto-predlagaet-moskva-sdelat-s-kaliningradskoy-oblastyu.html> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>65</sup> Приглашаем к обсуждению проекта ФЗ «О социально-экономическом развитии Калининградской области» – [Электронный ресурс]: Союз «Калининградская торгово-промышленная палата» – URL: <https://kaliningrad.tpprf.ru/ru/news/129868/> (дата обращения 26.05.2017).



поместят на борт судна меньшей вместимости, при этом избегая таможенные процедуры. Затем груз отправляется в другой порт, например, в Санкт-Петербург, где судно сможет пройти все необходимые операции, связанные с пересечением границы<sup>66</sup>.

Сейчас иногда возникают недопонимания на международном уровне, в следствие чего на пограничных переходах Калининградской области грузы «замирают». Это, в свою очередь, приводит к остановке работы некоторых калининградских предприятий. Еще одной причиной, из-за которой калининградские порты лишаются клиентов, являются железнодорожные тарифы. 80% калининградского грузопотока приходится на товары, следующие по железной дороге. Однако доставка грузов железнодорожным транспортом в порт эксклавной территории значительно дороже, чем организовать перевозку внутри страны. Так как груз с территории «большой России» в Калининград доставляется по путям Белоруссии и Литвы. Хотя расценки зачастую в этом случае превышают цены Калининградской железной дороги.<sup>67</sup>

Реализация проекта «свободный порт» оценивается примерно в 170 миллиардов рублей (включая бюджетные и внебюджетные инвестиции). Внедрение проекта «свободный порт» предполагает, что за счет таможенных преференций инвесторы будут заинтересованы в строительстве глубоководного порта в Калининградской области. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы до 2020 года»<sup>68</sup> предусматривает реализацию этого проекта. План проекта подразумевает, что мощность создаваемого портового хаба составит около 50 миллионов

---

<sup>66</sup> В Калининграде создадут свободную портовую зону – [Электронный ресурс] – URL: <https://rusevik.ru/ekonomika/75577-v-kaliningrade-sozdadut-svobodnyuyu-portovuyu-zonu.html> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>67</sup> Правительство РФ утвердило план мероприятий по совершенствованию таможенного администрирования в морских портах – [Электронный ресурс]: Северо-Западное таможенное управление – URL: [sztu.customs.ru/.../Обзор%20за%2011-16%20мая%202014.doc](http://sztu.customs.ru/.../Обзор%20за%2011-16%20мая%202014.doc) (дата обращения 26.05.2017).

<sup>68</sup> Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» – [Электронный ресурс] – «ГАРАНТ» – URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/> (дата обращения 25.05.2017).

тонн грузов в год.

Предпринимательское сообщество России высказывается за введение режима свободного порта в Калининграде и отмены необходимости декларирования импортных составляющих товара. Представители бизнеса считают, что необходимо отменить таможенный транзит или ввести режим свободного порта, чтобы избавить бизнес от излишних барьеров. Поскольку вопрос о реализации проекта «свободный порт» еще на стадии разработки, то в этой связи важно проведение открытого обсуждения особого статуса Калининградской области. Представители бизнеса выразили уверенность в том, что именно участие экспертного и предпринимательского сообщества поможет выработать максимально эффективные условия для развития и роста экономики Калининградской области.<sup>69</sup>

Помимо разработки и внедрения проекта «Свободный порт» Калининграда, в 2014 году президентом Российской Федерации Владимиром Путиным было принято решение о создании правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Калининградской области. Это было связано с введением режима Территории опережающего развития в Калининградской области. Статус территории опережающего развития (а точнее – опережающего социально-экономического развития) обеспечивает льготные условия хозяйственной деятельности предприятиям – резидентам территории. В перечень этих льготных условий, установленных федеральным законом N 473-ФЗ от 29 декабря 2014 г.<sup>70</sup>, входят:

- освобождение от уплаты налога на имущество организаций и земельного налога на 5 лет (напомним, что режим ОЭЗ уплату 0% от ставки налога на имущество в первые 6 лет, и 50% - в 7-12 годы);
- льготные ставки арендной платы за пользование недвижимостью;
- особое осуществление государственного контроля;

---

<sup>69</sup> Российский бизнес-омбудсмен высказался за введение режима свободного порта в Калининграде – [Электронный ресурс] – <http://kaliningradlive.com/08092016-42358> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>70</sup> Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

- приоритетное подключение к объектам инфраструктуры;
- предоставление государственных услуг;
- применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны (этим режимом пользовались и резиденты ОЭЗ).

Изначально режим ТОР предполагался исключительно для Дальнего Востока и депрессивных моногородов. Ещё в мае 2015 года были подготовлены поправки в федеральный закон о ТОР, по которым создание такого режима становится возможным на территории Особой экономической зоны Калининградской области с 1 апреля 2016 года.<sup>71</sup>

Проблемы с функционированием закона об ОЭЗ возникли задолго до 2016 года – возникли вопросы его соответствия международным соглашениям по ЕАЭС, нормам Всемирной Торговой Организации. Кроме того, многие эксперты отмечали: несмотря на то, что льготный режим стал безусловным благом для многих предприятий, задач развития производства в области он во многом не решил. Многие из созданных в рамках ОЭЗ предприятий характеризовались как «отверточные производства»: вся нехитрая технология заключается в сборе продукции из импортных комплектующих, ввозимых в рамках льготного режима, что давало крайне низкую добавленную стоимость.

В феврале 2016 года министерство экономического развития РФ внесло в российское правительство законопроект о создании в Калининградской области территории опережающего развития (ТОР). Закон о создании в Калининградской области территории опережающего развития заменил действующий режим особой экономической зоны.

Закон, предусматривающий формирование модели опережающего социально-экономического развития Калининградской области, вошёл в план действий правительства РФ в экономике на 2016 год. Так, 1 апреля 2016 года в Калининградской области закончилось действие переходного режима

---

<sup>71</sup> Правительство РФ рассмотрит законопроект о создании в Калининградской области «территории опережающего развития» – [Электронный ресурс] – URL: <http://rugrad.eu/news/848149/> (дата обращения 25.05.2017).

закона об ОЭЗ в Калининградской области. С товаров, произведённых в Калининградской области, при их продаже на остальную территорию теперь взимается таможенная пошлина и НДС.

Согласно федеральному закону от 29 декабря 2014 г. N 473-ФЗ<sup>72</sup> такие территории могут создаваться на период до 70 лет, а в дальнейшем действие режима может быть продлено. Это обеспечивает долгосрочность и определенность федеральной политики, на отсутствие которых региональный бизнес часто жаловался в последние годы. Логично также предположить, что стабильность и определенность институциональных условий создадут привлекательные условия для крупных инвесторов – как отечественных, так и иностранных.

Создается ТОР по решению уполномоченного федерального органа (правительства или конкретного министерства), а управляется специально образованным акционерным обществом со стопроцентным государственным участием. Именно управляющая компания будет обеспечивать работу ТОР в регионе – на нее возлагаются и функции застройщика, и обеспечение территории необходимыми объектами инфраструктуры, и подключение предприятий-резидентов к сетям инженерно-технического обеспечения, а также выполнение роли многофункционального центра и предоставление резидентам различных государственных услуг – юридических, бухгалтерских, услуг по таможенному оформлению.

Координировать и контролировать реализацию соглашения о создании ТОР должен специальный орган – наблюдательный совет, в который должны входить не более 10 человек, в том числе представители уполномоченного федерального органа, представители Правительства РФ, представители исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, представители управляющей компании ТОР и представители территориальных объединений профсоюзных организаций и работодателей.

---

<sup>72</sup> Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

Резиденты ТОР могут направлять своих представителей для участия в заседаниях наблюдательного совета, что позволяет разрабатывать проект с учетом потребностей резидентов. Помимо контрольных функций, наблюдательный совет обеспечивает содействие резидентам и инвесторам в реализации их проектов на территории опережающего развития, определяет политику привлечения иностранных работников для предприятий-резидентов.<sup>73</sup>

Несмотря на сходство некоторых закрепленных в ФЗ институциональных мер с режимом Особой экономической зоны, новый режим вовсе не является его копией. Он предлагает ряд принципиально новых решений, отвечающих потребностям региональной экономики и наглядно проявившихся за период работы ОЭЗ.

Во-первых, режим ТОР определяет институциональные рамки на долгосрочную перспективу, позволяя осуществлять стратегическое планирование и снижая одни из наиболее острых инвестиционных рисков (складывается впечатление, что именно такое решение долго искали и федеральные власти – по достижении определенности пришел в движение процесс согласования федеральной целевой программы по развитию области).

Во-вторых, закон предусматривает регулирование особых «входных» условий для резидентов ТОР, что дает возможность стимулировать модернизацию предприятий и развивать производства с высокой добавленной стоимостью.

В-третьих, структура управления ТОР позволяет обеспечить постоянную рабочую связь всех уровней управления территорией и ключевых игроков, что придает управленческой схеме системность, гибкость и автономию.

Функционирующая ранее в области Особая экономическая зона

---

<sup>73</sup> Фидря Е. Калининградская область как территория опережающего развития: решение для эксклавного региона – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.regcomment.ru/articles/kaliningradskaya-oblast-kak-territoriya-operezhayushchego-razvitiya-reshenie-dlya-eksklavno-go-region/> (дата обращения 25.05.2017).

подразумевает льготы по налогам на прибыль и имущество организаций. Режим ТОР предлагает такие же льготные ставки, а также режим свободной таможенной зоны. Однако он отличается от ОЭЗ: иностранная продукция и товары, изготовленные с использованием импортных комплектующих или товаров ЕАЭС, ввезённых без уплаты пошлин, могут использоваться только внутри ТОР.<sup>74</sup>

Сегодня комиссией обсуждаются особенности визового режима, тарифного регулирования железнодорожных, воздушных и морских перевозок, энергоснабжения резидентов ТОР, развития морского порта и аэропорта. Открывается возможность для полноценного восстановления в регионе морской отрасли. Могут получить шанс на развитие и проекты по созданию IT-парков и технопарков. Многие из этих идей серьезно обсуждались в регионе, но не были реализованы – в том числе и по причине неопределенности будущего после 2016 года, которая отпугивала потенциальных инвесторов и ограничивала возможности для региональных властей. Теперь эти и другие инициативы могут быть реализованы.

В инфраструктуру территории включаются соответствующие земельные участки, все находящиеся на них здания и сооружения, в том числе инфраструктурные объекты (транспортные, энергетические, коммунальные, инженерные, социальные и инновационные), а также те инфраструктурные объекты, которые физически располагаются за пределами территории, но обеспечивают ее функционирование. Все они подпадают под действие этого закона.

Однако в сентябре Министерство экономического развития РФ представило новую версию закона о Калининградской области «О социально-экономическом развитии Калининградской области», который в настоящее время носит название «О правовом регулировании особого режима предпринимательской деятельности на территории Калининградской

---

<sup>74</sup> Особая экономическая зона будет продлена в регионе до 2095 года – [Электронный ресурс] – URL: <http://kgd.ru/news/economy/item/58385-alihanov-osobaya-jekonomicheskaya-zona-budet-prodlena-v-regione-do-2095-goda> (дата обращения 25.05.2017).

области».

Рабочая группа при правительстве Калининградской области в сентябре 2016 года сообщило, что «...в том виде, в котором ТОР существует сейчас, мы его видеть на территории региона не хотим. ТОР сформулирован для малых территорий, и распространять его на всю область неправильно. Но мы хотим взять из него предложения по налогу на имущественную прибыль, а также по снижению страховых платежей с 32 до 7,6 %. При этом мы предлагаем привязать такие льготы к уровню заработной платы, тем самым, компенсировав это для регионального бюджета доходами от налогов на доходы физических лиц и простимулировав весь бизнес». Второе предложение, которое внесла рабочая группа - не платить НДС при перемещении товаров с основной территории Российской Федерации (а точнее ЕАЭС) на территорию Калининградской области.

Так, Министерство экономики региона заявили об отказе от норм, касающихся территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР), так как перенос этого режима на Калининградскую область в полном объеме и в том виде, в котором предусматривает действующий закон о ТОР, не считаем подходящей для Калининграда. Правительство региона видит проект ТОР в Калининграде, как некую модификацию, которая бы позволила сохранить льготы ОЭЗ, но с набором льгот, предусмотренных для ТОРов.<sup>75</sup>

Развитие ТОР будет зависеть от того, какие практические формы примет реализация закона в регионе, насколько успешно удастся адаптировать его к текущим условиям и будущим изменениям в макроэкономической ситуации, встроить в международный правовой контекст.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> Борьба за льготы: как идет работа над новым законом о Калининградской области – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/economy/10928687-borba-za-lgoty-kak-idet-rabota-nad-novym-zakonom-o-kaliningradskoy-oblasti.html> (дата обращения 20.05.2017).

<sup>76</sup> Фидря Е. Калининградская область как территория опережающего развития: решение для эксклавного региона – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.regcomment.ru/articles/kaliningradskaya-oblast-kak-territoriya-operezhayushchego-razvitiya-reshenie-dlya-eksklavnogo-region/> (дата обращения 25.05.2017).

## **Глава 3 Стратегические направления развития транспортно-логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации с учетом зарубежного опыта**

### **3.1 Международный опыт развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры**

В современных условиях международная торговля становится все более важной составляющей в жизни любого государства. Сфера внешнеэкономической деятельности рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы, а как межотраслевая система, включающая транспорт, логистику и различные объекты таможенной инфраструктуры. Наличие развитой инфраструктуры морских портов, аэропортов, железнодорожных путей сообщения, автомобильных дорог дает возможность налаживать отношения с соседними государствами, привлекать иностранные инвестиции, а также создает благоприятные условия для населения той или иной страны.

В современном мире налаживание выгодных внешнеэкономических торговых отношений во многом определяется степенью развитости транспортно-логистической инфраструктуры. При этом большое значение имеет не только существующая транспортно-логистическая и таможенная инфраструктура, но и перспективность их дальнейшего развития.

В данном контексте примером высокого уровня развитости в этой отрасли могут послужить страны Европейского Союза. Именно европейский опыт является наиболее передовым и продуктивным. Поскольку именно страны ЕС являются лидерами рейтинга по уровню развития транспортно-логистического комплекса. Всемирный Банк ежегодно формирует рейтинг LPI (The Logistics Performance Index), который определяет уровень развития транспортно-логистического комплекса государства на основе оценки развития инфраструктуры, таможни, международных перевозок,



транспортировки, своевременности и бесперебойности оказания логистических услуг. Максимальная возможная оценка по каждому из элементов – 5 баллов. В последние годы согласно рейтингу LPI наиболее высокие оценки принадлежат странам ЕС<sup>77</sup> (см. Табл. 1).

Таблица 1. Уровень развития транспортно-логистического комплекса стран мира 2016 год (составлено по данным <http://lpi.worldbank.org/international/global>)

Рейтинг LPI	Страна	Значение LPI	Значение индекса					
			Деятельности таможен	Развития инфраструктуры	Организации международных перевозок	Качество логистики	Осуществление транспортировки	Бесперебойность поставок
1	Германия	4,23	4,12	4,44	3,86	4,28	4,27	4,45
2	Люксембург	4,22	3,90	4,24	4,24	4,01	4,12	4,80
3	Швеция	4,20	3,92	4,27	4,00	4,25	4,38	4,45
4	Нидерланды	4,19	4,12	4,29	3,94	4,22	4,17	4,41
5	Сингапур	4,14	4,18	4,20	3,96	4,09	4,05	4,40
6	Бельгия	4,11	3,83	4,05	4,05	4,07	4,22	4,43
7	Австрия	4,10	3,79	4,08	3,85	4,18	4,36	4,37
8	Великобритания	4,07	3,98	4,21	3,77	4,05	4,13	4,33
9	Гонконг	4,07	3,94	4,10	4,05	4,00	4,03	4,29
10	США	3,99	3,75	4,15	3,65	4,01	4,20	4,25
11	Швейцария	3,99	3,88	4,19	3,69	3,95	4,04	4,24
12	Япония	3,97	3,85	4,10	3,69	3,99	4,03	4,21
13	Объединенные Арабские Эмираты	3,94	3,84	4,07	3,89	3,82	3,91	4,13
14	Канада	3,93	3,95	4,14	3,56	3,90	4,10	4,01
15	Финляндия	3,92	4,01	4,01	3,51	3,88	4,04	4,14
16	Франция	3,90	3,71	4,01	3,64	3,82	4,02	4,25
17	Дания	3,82	3,82	3,75	3,66	4,01	3,74	3,92
<b>99</b>	<b>Российская Федерация</b>	<b>2,57</b>	<b>2,01</b>	<b>2,43</b>	<b>2,45</b>	<b>2,76</b>	<b>2,62</b>	<b>3,15</b>

Так, мы видим, что лидерами данного рейтинга (первые 20 позиций) являются в основном страны Европы, в то время как Россия занимает лишь 99 место, отставая от передовых стран абсолютно по всем показателям.

<sup>77</sup> Германия возглавила Индекс эффективности логистики за 2016 год – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.vseirnyjbank.org/ru/news/press-release/2016/06/28/germany-tops-2016-logistics-performance-index> (дата обращения 20.05.2017).

Первое место занимает Германия. Именно Германия является признанным лидером в наиболее эффективной организации и развитии грузоперевозок и грузообработки, включая экономические зоны с задействованием внутренних водных путей и речного флота.

Германия расположена в самом центре Европы. Граничит с 9 государствами - Австрией, Люксембургом, Швейцарией, Бельгией, Данией, Францией, Голландией, Чехией, Польшей. Удачное географическое положение, отлично развитая инфраструктура придают этой территории особую инвестиционную привлекательность среди всех стран-членов Евросоюза, она занимает одно из ведущих мест среди общего числа инвестиций. Германия, как и Россия имеет возможность перемещения грузопотоков всеми видами транспорта. На территории Германии (357 021 км<sup>2</sup>) расположены международные порты Гамбург, Бремерхафен, Любек, Росток, Киль, Куксхафен, через которые осуществляется морская доставка грузов в соседние страны и в РФ. Также на территории страны расположено 9 международных аэропортов с современным оснащением для перевозки грузов, имеются 12 645 км автомагистралей, а протяженность ж/д составляет 42 000 км.

Кроме того, Германия также как и РФ разделена на области – земли. Выделяется 16 земель, которые в свою очередь также имеют неравномерное транспортно-логистическое и таможенное развитие. Наиболее важный транспортно-логистический регион, где расположены востребованные и оснащенные по последнему слову техники транспортные узлы на пути перемещения товаров из всех регионов Европы - Северный Рейн-Вестфалия. Именно здесь активно развиваются новые компании, расширяют свое присутствие успешные торгово-складские предприятия из других регионов Германии.<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Самая развитая инфраструктура в Европе – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bmginvest.ru/vazhnye-fakty-o-germanii/samaja-razvitaja-infrastruktura-v-evrope.html> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

По всей стране функционирует 681 перевозчик. Причем большинство расположено не в столице и центре страны, а в регионах, приближенных к границам. Например, в Берлине (город и округ) – 14 компаний, Бонн, Дюссельдорф и Северный Рейн-Вестфалия – 125, Мюнхен, Нюрнберг и Бавария – 248. То есть расположение перевозчиков в большей степени зависит от интенсивности перемещения грузов через определенные территории. Если в целом рассматривать сектор обслуживания перевозок и его инфраструктуру, то в нем функционирует порядка 682 предприятий.<sup>79</sup>

Эффективное развитие транспортно-логистической инфраструктуры Германии осуществляется также за счет функционирования одного из самых авторитетных в мире научно-исследовательских учреждений в области логистики – Фраунгоферского Института движения материалов и логистики в Дортмунде. В его стенах разрабатываются передовые схемы транспортной и складской логистики, которые позволяют местным предприятиям оптимизировать свои расходы и оставаться высокорентабельными на фоне высокой конкуренции.<sup>80</sup>

Кроме того, государство обеспечивает эксплуатацию общей инфраструктуры портов: причальные сооружения, подходные пункты, навигационную обстановку, безопасность и защиту окружающей среды. Затем расходы возмещаются потребителями портовых услуг. В настоящее время порты Германии превращаются в грузовые распределительные центры и центры комплексного предоставления услуг. Это позволяет им обеспечивать оптимальное взаимодействие и использование возможностей как водного транспорта, так и присутствующих в портах железнодорожного и автомобильного транспорта. За счет этого появилась возможность переработки крупнотоннажных контейнеров и сменных кузовов, распределение и сбор грузов, складирование, обработки импортных грузов и

---

<sup>79</sup> Обслуживание перевозок – инфраструктура – [Электронный ресурс] – URL: <http://xn----bkcabhczbagugch6add8bkenbt1ajbbex6achzc2a.europages.com.ru/предприятия/Германия/rezultaty.html> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>80</sup> Самая развитая инфраструктура в Европе – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bmginvest.ru/vazhnye-fakty-o-germanii/samaja-razvitaja-infrastruktura-v-evrope.html> (дата обращения: 26.05.2017).

продвижение их на внутренний рынок. Правительство Германии разрабатывает проекты по привлечению частного капитала в финансирование строительства новых терминалов. Так они поощряют кооперацию Германских железных дорог с экспедиторскими и транспортными предприятиями для передачи им эксплуатации терминалов. Также для развития мультимодальных перевозок внедряется концепция создания и размещения целой сети перегрузочных комплексов с современным оборудованием и автоматизированными средствами.<sup>81</sup> Так, компания DHL открыла в Германии центр для обработки грузов с температурным режимом хранения. Это является ответом на растущий спрос таких услуг и на рост воздушных перевозок таких грузов. Комплекс работает как хаб, предлагающий услуги транспортировки, складирования, контроля и температурного контролирования фармацевтических и медицинских продуктов.<sup>82</sup> Всего в Германии функционирует 52 СВХ и 53 таможенно-логистических терминала, которые предоставляют все виды складских, погрузочно-разгрузочных работ, проверку товаров и юридические услуги.

Также высокий уровень развития инфраструктуры Германии возможен за счет того, что компании расширяют свои логистические сети в стране. По новым разработкам компании предлагают логистические решения по всей цепочке поставок. Особенно отмечается комплексность услуг транспортной логистики. Например, если такелажные работы в России являются отдельным направлением работы, то в популярной немецкой сети Logwin все взаимосвязано. Начиная от сбора отправок по адресам клиентов, консолидации их в складском центре, услуги по погрузке, разгрузке, маркировке, документальное сопровождение, транспортировка до начальной точки транспортной линии, получение груза в конечном пункте и доставка

---

<sup>81</sup> В.А. Шумаев, В.Н. Миронов Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон // Инноватика и экспертиза. 2012. №1.

<sup>82</sup> Новый холодильный склад DHL – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/10/08/frigo-depo-dhl/> (дата обращения: 26.05.2017).

получателю. Причем все эти операции четко отслеживаются на едином экране.<sup>83</sup>

Так, развитая инфраструктура и оптимальное соотношение производственных, складских и транспортно-логистических предприятий обуславливают стабильное экономическое развитие всех секторов экономики Германии.

Не менее успешной страной в этой области является Швеция. Для многих успешных компаний она является предпочтительным логистическим центром. Большинство транснациональных корпораций имеют развитую клиентскую базу именно в этой стране. Так как в Швеции развита промышленность, и она обладает крупной и стабильной экономикой, в ней создана разветвленная система коммуникаций и инфраструктура сбыта, различные услуг, ориентированные на предпринимателей. В связи с этим, чтобы перевозчики могли минимизировать затраты на прохождение через границу больших партий грузов, шведская Таможенная служба реализовала систему электронного слежения. Швеция – это один из мировых лидеров в области информационных технологий (ИТ), поэтому шведские компании при построении транспортно-логистических систем используют самые передовые ИТ-решения.<sup>84</sup>

Почти все перевозки грузов внутри страны осуществляются при помощи автомобильного и железнодорожного транспорта. Грузовые машины занимают перевозкой большей части грузов на небольшие расстояния.

С целью оптимального использования имеющейся инфраструктуры и для более эффективной интеграции разных видов транспорта правительство Швеции в 2010 г. передало управленческие функции четырех действовавших в стране транспортных администраций одной – Trafikverket. Эта реформа позволила шведскому правительству передать право собственности и

---

<sup>83</sup> Logwin расширяет свою сеть в Германии – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/06/15/logwin-rasshiryayet-svoyu-set-v-germanii/> (дата обращения: 26.05.2017).

<sup>84</sup> Логистика в Швеции – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_E7ABB86B-445F-45E5-9D9B-707BD17F227A.html](http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_E7ABB86B-445F-45E5-9D9B-707BD17F227A.html) (дата обращения: 26.05.2017).

ответственность за планирование развития всех видов транспорта, а также за эксплуатацию и текущее содержание сети автомобильных и железных дорог администрации Trafikverket. По итогам 7-ми летней работы новой администрации, можно отметить, что этот подход интегрированного планирования дает положительные результаты. Поскольку теперь не тратится время на обсуждения проблем по разным видам транспорта, то внимание сосредотачивается на развитии транспортной сети в целом в зависимости от потребностей пользователей. Главной задачей Trafikverket является повышение эффективности использования национальной транспортной инфраструктуры. Еще одним эффективным мероприятием является процесс рейтингового распределения расходов на инфраструктуру, основанный на четырех этапах. Этот подход означает, что перед тем, как принять решение по новым инвестиционным планам, специалисты прорабатывают различные варианты строительства, более выгодные с точки зрения развития инфраструктуры. Но в то же время эти варианты не сопряжены с запредельными расходами. Поэтому в настоящее время все инвестиционные решения принимаются по четырехэтапному принципу.<sup>85</sup>

Также правительство Швеции разделило Государственные железные дороги Швеции на две компании. Одна решает вопросы содержания и развития инфраструктуры (BV), другая (SJ) занимается собственно эксплуатацией. Обе компании являются государственной собственностью, но работают на коммерческой основе. BV несет ответственность за текущее содержание объектов железной дороги и управление инфраструктурой, а также за модернизацию и реконструкцию сети за счет государственных дотаций. Предоставление инфраструктуры в пользование эксплуатационным предприятиям, в том числе SJ, за определенную плату тоже находится в ведении компании BV. «Эксплуатационная компания SJ работает как самостоятельное предприятие с извлечением прибыли из своей деятельности,

---

<sup>85</sup> International Railway Journal, 2011, № 10, p. 20 – 22; European Railway Review, 2011, № 5, p. 9, 15 – 18; 20 – 23; материалы компании SJ AB – [Электронный ресурс]: URL: [www.sj.se](http://www.sj.se) (дата обращения: 26.05.2017).

но формально не приватизирована. Компания SJ имеет право устанавливать тарифы и определять порядок использования ресурсов. SJ – монополист как на грузовые, так и на пассажирские перевозки по основной сети железнодорожных линий. Сторонние транспортные компании могут выполнять грузовые перевозки исключительно по фиксированным маршрутам. Таким образом, создается конкуренция между транспортными предприятиями, претендующими на заказ. Для финансирования транспортных затрат регионы получают государственную дотацию, которая раньше выделялась только SJ. Затем затраты на содержание инфраструктуры региональных линий будут возмещаться за счет платы за пользование ею. В результате реформы финансовое положение железных дорог Швеции значительно улучшилось.»<sup>86</sup>

Также как и многие страны Европы Швеция конструирует новый логистический парк в Гетеборге - Port of Gothenburg Logistics Park. Для конструкции и обустройства будут привлекаться строительные и транспортные компании. В Швеции насчитывается около 80 транспортных и логистических компаний. Привлечение их в качестве инвесторов позволит оптимизировать затраты на подготовку и строительство объекта. Данное сооружение будет создано в целях преодоления нехватки оборудованных складов для логистики и дистрибуции в регионе. По мнению экспертов у нового логистического парка большие перспективы роста. Поскольку объемы перевозок можно значительно увеличить за счет создания дополнительных океанических и фидерных морских линий. Наличие логистической инфраструктуры этому будет только способствовать.

Не отстают и таможенные информационные системы. Еще в 2010 году вопрос отправки таможенной декларации грузоперевозчиком с помощью SMS-сообщения был решен положительно. Что значительно упрощает общение участников ВЭД и таможенных органов, а также сводит к

---

<sup>86</sup> Структуры управления железных дорог Швеции – [Электронный ресурс] – URL: <http://1430mm.ru/sweden-railway/struktury-upravleniya-zheleznyh-dorog-shvecii> (дата обращения: 26.05.2017).

минимуму бумажный документооборот. Кроме того, именно Швеция создала и внедрила концепцию «единого окна» еще в конце 20 века. Это говорит о том, что уровень развития как транспортно-логистической, так и таможенной инфраструктур в Швеции является одним из самых передовых и эффективных.

Также стоит принять во внимание и опыт Нидерландов. Таможенные электронные системы в портах этой страны являются примером для подражания. Электронный документооборот осуществляется при минимальном участии сотрудника. Результаты обработки доводятся независимо до таможенного инспектора на границе и до участника ВЭД. При этом между собой эти субъекты не контактируют. Перевозчик отправил свои данные в электронной форме в автоматизированную систему и получил автоматический ответ об отсутствии ошибок. Государственная система обработала данные и выдала команду инспектору на границе. Ему приходит сообщение о прибытии определенного судна, и указывается номер контейнера, который нужно проверить. Инспектор не знает, откуда идёт данное судно, кто морской агент, кто его капитан. Об этом знает таможенная система управления рисками. А таможенник в порту просто идёт и выполняет свою прямую функцию. Таким образом, участники ВЭД занимаются своими обязанностями, сотрудники таможни – своими.<sup>87</sup>

Голландия довольно успешно развивает свою транспортно-логистическую инфраструктуру. Особое внимание уделяется международным портам Роттердам и Амстердам, которые по праву можно назвать портами мирового значения. Однако Нидерланды не намерены останавливаться на этом и планируют в дальнейшем развивать транспортную систему. В первую очередь это касается улучшения инфраструктуры внутренних речных портов, повышения эффективности взаимодействия различных видов транспорта, развития железнодорожных коридоров

---

<sup>87</sup> Литвинцева Г. Что изменить в таможне, чтобы бизнесу стало легче – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.рф/custom-house/national/39983-что-изменить-в-таможне-чтобы-бизнесу-стало-легче.html> (дата обращения 25.05.2017).



«Роттердам-Лион», «Роттердам-Милан», посредством принятия единых железнодорожных стандартов. Особое внимание правительство Нидерландов уделяет ликвидации заторов на автомобильных дорогах. Решение данной проблемы возможно за счет улучшения дорожной инфраструктуры, адаптации налоговой системы (взимание налога на 1 км пробега с учетом времени суток, сезона). В Голландии, как и в Люксембурге, Дании и Швеции используется система Eurovignette (совместная система сбора платы за право проезда по территории страны). Сбор Eurovignette уплачивается в случае пользования автомагистралями и шоссе для автомобилей, причем взнос уплачивается и в случае, если через какую-либо из этих стран автомобиль проезжает только транзитом.

Более того, позиция правительства Нидерландов заключается в том, что развитие автомобильного транспорта должно осуществляться не в ущерб окружающей среде. Именно поэтому в рамках ЕС было принято решение до 2020 г. сократить выбросы CO и CO<sub>2</sub> на 20%, однако Нидерланды поставили для себя более амбициозную цель – сократить выбросы на 30%. Правительство Франции также отмечает, что логистика должна быть не просто эффективной, а экологически чистой. В связи с этим политика Франции направлена на инновационное развитие транспортных систем в плане их интеграции, разработки и внедрения экологически чистых гибридных транспортных средств, развития интермодальных и мультимодальных технологий. Транспортно-логистическая политика Франции направлена на перераспределение грузопотоков с автомобильного транспорта на более экологически чистые виды транспорта – железнодорожный и водный. В связи с этим планируются изменения транспортной инфраструктуры, которые должны быть направлены, прежде всего, на создание единой европейской водной сети. Так, стартовал проект по поддержке развития грузовых железнодорожных перевозок в тоннеле под Ла-Маншем под руководством Eurotunnel. Данная программа позволит расширить пропускную способность этого мощного канала транспортной

доставки. В 2013 году по этому каналу были запущены интермодальные грузовые перевозки. В последние годы Еврокомиссия рассматривает предложение компании Eurotunnel по улучшению транспортной логистики путем оптимизации использования туннеля при грузовых железнодорожных перевозках за счет снижения платы на 25% за использование в ночное время.<sup>88</sup> Также транспортно-логистическая инфраструктура Европы дополнится новым железнодорожным проектом между Францией и Италией (туннель между Лионом и Турином). За реализацию проекта будет отвечать компания, принадлежащая в равных долях итальянскому национальному железнодорожному перевозчику FS и французскому государству. Так, инвестирование проекта будет осуществляться двумя государствами в равных долях с частичным использованием средств Еврокомиссии.<sup>89</sup>

В ряд с мировыми лидерами по развитию инфраструктуры таможенных органов также можно с уверенностью поставить и Финляндию. Эта страна имеет несомненные преимущества в транспортно-логистическом отношении. Поскольку Хельсинки имеют транспортные коридоры в Стокгольм, Таллинн, Копенгаген, Ригу, Гамбург, Москву, Санкт-Петербург. Финская транспортно-логистическая инфраструктура обеспечивает функционирование всех видов транспорта на территории страны и имеет в своем арсенале цифровые беспроводные сети, спутниковые системы слежения за грузами, системы контроля за состоянием дорожного полотна и многое другое. Все это позволяет в режиме реального времени осуществлять слежение за процессом перевозки груза и повысить безопасность транспортировки грузов.

На пограничных пунктах Финляндии установлено техническое наблюдение (видеонаблюдение), которое обеспечивает поступление информации о регистрационных номерах транспортных средств. У таможи тоже на многих многосторонних автомобильных пунктах пропуска есть своя

---

<sup>88</sup> Eurotunnel улучшает транспортную логистику – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.bglogist.com/2014/05/06/eurotunnel\\_ylchshaet\\_transportnuu\\_logistiky/](http://www.bglogist.com/2014/05/06/eurotunnel_ylchshaet_transportnuu_logistiky/) – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

<sup>89</sup> Зеленый свет железнодорожному проекту Лион-Торино – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/03/15/zeleniy-svet-zheleznodorozhnomy-proekty-lion-torino/> (дата обращения: 26.05.2017).

система (LIPRE), которая фотографирует контейнеры и считывает номера. Помимо этого электронная техническая инфраструктура Финляндии включает «Единое окно» Финляндии – система PortNet для морских портов. Она начала свое функционирование в таможенных органах еще в 2000 году. С помощью данной электронной системы оператор терминала морского порта или судовой агент может предоставлять все необходимые сведения государственным органам, формировать документацию и осуществлять различные функции. Помимо этого такой продукт позволяет отслеживать грузы, а также осуществлять все формальности в минимальные сроки. Кроме того, на входе система запрашивает всего лишь три документа и, что немаловажно, не использует закрытых каналов связи, достаточно обычного Интернета.<sup>90</sup>

Таким же образом позднее были внедрены электронные таможенные системы для оформления торговых деклараций на импортируемые и транзитные грузы и для обработки экспортных деклараций – AREX и ELEX. AREX – абсолютно бесплатная система, в которой достаточно заполнить только регистрационную форму через Интернет. Более того, ни Portnet, ни AREX не используют электронно-цифровую подпись, и не создают тем самым неудобств для участника ВЭД.

Достичь таких результатов удалось благодаря тому, что в Евросоюзе действует система регистрации и идентификации хозяйствующих субъектов – Economic Operator Registration and Identification (EORI). По правилам ЕС данная система подразумевает, что каждый субъект ВЭД – экспортер, импортер, перевозчик, владелец склада, должен получить специальный номер, заполнив специальную анкету. Полученный номер является постоянным и используется при осуществлении всех внешнеторговых сделок и таможенных операций на территории ЕС и указывается в документах. Система EORI широко применяется не только таможенными, но и другими

---

<sup>90</sup> Быркова Е. Особенности национальных таможен: Финляндия – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.рф/custom-house/national/40433-osobennosti-natsionalnyh-tamozhen-finlyandiya.html> (дата обращения 25.05.2017).

органами власти как при обмене информацией, так и для анализа рисков. Несмотря на то, что на первый взгляд все эти технологии кажутся простыми, и не совсем инновационными, они имеют ряд неоспоримых преимуществ.

Таким образом, по данным Всемирного банка таможня Финляндии недаром занимает четвертое место в мире.<sup>91</sup> При этом выигрывает у других она не за счет инновационных и передовых технологий, а за счет отсутствия бюрократии, простоты и лаконичности во многих процессах, а также следованию международным стандартам. Финской системе удалось избежать дублирования одних и тех же функций в информационном взаимодействии и в обычной работе. Они смогли свести на нет бюрократию и, фактически, сделать намного доступнее таможенную сферу для участника ВЭД.

Транспортно-логистическая инфраструктура развивается также как и в других странах за счет строительства таможенно-логистических терминалов. Однако финские ТЛТ отличаются четким разделением обязанностей по складской логистике в четком соответствии с аутсорсингом вэд. За счет этого значительно минимизируются затраты при импортных и экспортных операциях, экономится время и значительно повышается эффективность логистики. Так как подбор транспортного средства к транспортировке, разработка маршрута доставки, подготовка документации для таможни и транспортных служб, все это делается заранее и отдельными специалистами по каждому указанному направлению. Поскольку вопрос экологической безопасности является одним из ключевых в программе развития ЕС, то терминалы Финляндии отвечают стандартам BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) и построены в соответствии с требованиями TAPA A (Transported Asset Protection Association). Солнечная энергия будет использоваться для зарядки аккумуляторов электрокаров на складе. При эксплуатации объекта, будут соблюдаться самые высокие

---

<sup>91</sup> Финская таможня стала четвертой в мире, российская - 98-я – [Электронный ресурс] – URL: <http://fontanka.fi/articles/29265/> (дата обращения: 26.05.2017).

стандарты безопасности.<sup>92</sup>

Таким образом, одна из основных составляющих успеха в сфере транспортно-логистического рынка Европы – преобладающая позиция по оказанию комплексных услуг, включающих управление цепочкой поставок. Особое внимание в этой области уделяется строительству новых таможенно-логистических центров. В России пока преобладает обратная ситуация — компании оказывают в основном моноуслуги по транспортировке и складированию. К тому же, страны ЕС считают своей основной задачей привлекать в развитие транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры крупные частные инвестиции. Также важной составляющей успеха европейских стран является минимизация административных и финансово-экономических барьеров в деятельности участников ВЭД. Все это возможно за счет активного развития информационно-коммуникационных технологий в данной сфере деятельности. И как видно из представленных данных, именно европейские страны первыми внедрили принцип «единого окна», системы электронного декларирования и предварительного информирования и до сих пор продолжают создавать новые проекты по повышению эффективности осуществления таможенной деятельности. Это говорит о том, что уровень развития информационных технологий стран ЕС находится на очень высоком уровне, и перенимать их опыт – значит совершенствовать развитие инфраструктуры таможенных органов в той или иной стране.

---

<sup>92</sup> DB Schenker Logistics открыл терминал будущего в Финляндии – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/06/13/db-schenker-logistics-otkril-terminal-budushego-v-finland/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

### **3.2 Существующие проблемы и перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и инфраструктуры таможенных органов в Российской Федерации**

Современный уровень развития мировой экономики включает множество элементов, способствующих развитию внешнеэкономического потенциала страны. Одним из таких элементов является таможенно – логистическая инфраструктура. Ее развитие это составляющая успешного функционирования и модернизации общей транспортно – логистической системы международных перевозок. Из-за нереализованного транзитного потенциала, неразвитости транспортно-логистической инфраструктуры значительные экономические потери несут не только участники международного и внутрироссийского товарообмена, но российская экономика. Поэтому в настоящее время развитие рынка логистических услуг, в том числе транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, отвечающей мировым стандартам, является одним из приоритетных направлений в России.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, ее транспортные коммуникации по размещению и структуре в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании. Поскольку по исследованиям Всемирного банка за последние 2 года Россия ухудшила свои позиции по развитию транспортно-логистической системы по сравнению с другими странами.<sup>93</sup> Отмечается, что в России не хватает действительно качественных складов и логистических центров, способных обеспечить высокую пропускную способность при относительно небольших площадях.

Строительство новых центров должно стать альтернативой устаревшим плодоовощным базам, построенным еще в советские времена и

---

<sup>93</sup> Германия возглавила Индекс эффективности логистики за 2016 год – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.vsemirnyjbank.org/ru/news/press-release/2016/06/28/germany-tops-2016-logistics-performance-index> (дата обращения 20.05.2017).

подлежащим закрытию. При строительстве этих центров преследуют цель создания логистических комплексов по образу и подобию зарубежных, которые отвечали бы всем требованиям современности. Развитие этого направления стимулирует приток новых иностранных инвестиций, за счет чего можно использовать современные технологии и перенимать опыт западных коллег. Так, по инициативе РЖД была разработана Концепция создания терминально – логистических центров на территории Российской Федерации. На базе РЖД был создан ООО ТЛЦ «Белый Раст». Именно в его обязанности входит реализация проекта по созданию терминально-логистического центра, являющегося объектом первой очереди формирования современной терминально-логистической инфраструктуры ОАО «РЖД».<sup>94</sup> Это концепция необходимый компонент в развитии инфраструктуры России, так как необходимо развивать инфраструктуру страны для увеличения объемов транзитных перевозок. Потому что несмотря на очевидную отсталость в инфраструктурном плане, Россия сохраняет свою привлекательность транзитной страны, в связи с чем зарубежным партнерам предлагается более активно выходить на наш рынок и инвестировать не только в транспортные, но и в инфраструктурные проекты. Кроме того, исследуя опыт европейских стран, можно отчетливо увидеть единую политику ЕС по взиманию транзитных платежей при грузоперевозках, что позволяет странам выделять больше финансовых средств на поддержание транспортно-логистической инфраструктуры. России с ее транзитным потенциалом, также необходимо задуматься о введение таких мер для реализации своих возможностей в полной мере.

Опыт зарубежного развития свидетельствует о существенном потенциале сокращения транспортных затрат и расходов на погрузочно-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции при использовании логистических центров в международных перевозках.

---

<sup>94</sup> Стратегия развития холдинга «РЖД» до 2030 года в части транспортно-логистического бизнеса – [Электронный ресурс] – URL: <http://doc.rzd.ru> (дата обращения 25.05.2017).

Отставание российских центров возможно сократить за счет совершенствования наземного транспортного обеспечения путем создания и модернизации авиационных мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов (МЛЦА). Представленные мультимодальные авиационные логистические транспортные центры широко применяются и развиваются в таких странах как Япония, Франция, Великобритания, США. Предпочтение этих центров происходит из-за возможности применения новых технологий и методов доставки грузов, которые базируются на концепции логистической интеграции транспорта и поставок материальных ресурсов с использованием новейших информационных технологий и электронных коммуникаций. Еще к одному преимуществу применения мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов можно отнести увеличение объемов и повышение эффективности евро-азиатских транспортных перевозок.

Чтобы решить проблему неравномерного распределения инфраструктурных объектов по территории России, в перспективе региональные МЛЦА могут быть расположены по всему пути следования грузовых евро-азиатских авиаперевозок по транспортным коридорам России. В свою очередь это позволит обеспечить крупные регионы России доставкой грузов и транспортными отправлениями. В аэропортах Домодедово и Шереметьево на основе уже существующих грузовых транспортных комплексов создана надлежащая и современная база для развития МЛЦА.<sup>95</sup> Но также было бы целесообразно рассмотреть создание таких центров на базе других ключевых аэродромов России. Особенно стоит обратить внимание на аэродромы Калининграда ("Храброво"), Новосибирска ("Толмачево"), Иркутска, Хабаровска. Однако, создание таких мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов необходимо осуществлять на базе международного сотрудничества с

---

<sup>95</sup> Роль мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов в развитии международных евро-азиатских транспортных перевозок – URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/5/multi.htm> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).



привлечением инвестиций российской стороны и других стран. Это может стать предпосылкой быстрого и эффективного создания и развития МЛЦА. К тому же, создание инновационных МЛЦА создаст возможность ускорения развития региональных транспортных систем и позволит повысить эффективность евро-азиатских транспортных перевозок. Также современные МЛЦА позволят повысить уровень наземного транспортного обслуживания евро-азиатских грузовых перевозок.<sup>96</sup> Данное новшество в России позволит обеспечить гармоничное развитие и функционирование всех видов транспорта с максимальным удовлетворением транспортных-логистических потребностей при минимальных затратах.

Уровень развития железнодорожных коридоров России не достаточно высок. Железная дорога России характеризуется маломощностью, высоким уровнем опасности, что отталкивающе действует на потенциальных эксплуатационных компаний. Для совершенствования и модернизации железнодорожной инфраструктуры необходимо задуматься о принятии единых железнодорожных стандартов в странах ЕАЭС. К тому же, глядя на опыт Нидерландов и Франции, стоит задуматься о международном проекте по реорганизации и модернизации железнодорожной инфраструктуры. Это позволит разделить финансовые затраты на несколько участников, привлечь новых клиентов и при необходимости разработать новые транспортные коридоры для увеличения грузопотока. Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что недостаток денежных средств значительно тормозит развитие российского транспортно-логистического потенциала.

Финансово-экономические проблемы в России, а именно нехватка бюджетных средств, отсутствие инвесторов как иностранных, так и российских, порождают организационно-техническую проблему развития инфраструктуры таможенных органов. Организация, техническое и информационное оснащение инфраструктуры таможенных органов

---

<sup>96</sup> Роль мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов в развитии международных евро-азиатских транспортных перевозок – URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/5/multi.htm> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

напрямую зависят от финансирования. К сожалению, таможня не имеет единого плана реформирования. Спроектирован только план улучшений отдельных элементов системы. Делаются попытки создания и эффективного внедрения проектов под названием «Предварительное информирование», «Авторегистрирование», «Автовыпуск», однако при этом нет понимания того, какой конечный результат должен быть.<sup>97</sup> А без этого понимания поддержка со стороны бизнеса просто невозможна. Для того чтобы нововведения таможенных органов поддержали бизнес – сообщества, необходимо разработать поэтапный план внедрения с полным описанием всех действий и результатов, а также с указанием точных сроков. Такой подход повысит доверие участников ВЭД к таможенной системе и повысит уровень участия бизнеса в реализации таможенных проектов. Разработка и внедрение электронных систем снизит нагрузку на бизнес. Электронные данные обрабатываются при минимальном участии человека, что исключает предвзятое отношение к тому или иному участнику ВЭД и сокращает время проверки.

Конечно, в России созданы рабочие группы по разработке и внедрению электронных систем. Например, принцип «единого окна» разрабатывается на протяжении нескольких лет, и за это время сформулированы только основные направления развития механизма «единого окна».<sup>98</sup> Однако до сих пор нет четкого плана по внедрению этой системы на всей территории России. Российские эксперты заимствуют некоторые элементы из зарубежных стран, но не могут четко определить, какая из систем наиболее подходит. Конечно, есть первые попытки внедрения схожих проектов, например, портал «Морской порт», который в пилотном режиме внедряется в портах Владивостока, Находки, Калининграда, Новороссийска и Усть-Луги. Однако это только на территории нескольких субъектов,

---

<sup>97</sup> Литвинцева Г. то изменить в таможне, чтобы бизнесу стало легче – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.пф/custom-house/national/39983-что-изменить-в-таможне-чтобы-бизнесу-стало-легче.html> (дата обращения 25.05.2017).

<sup>98</sup> Слободян Е. Что такое служба «Одного окна» и как она работает? – [Электронный ресурс] – «Аргументы и факты» – URL: <http://www.aif.ru/dontknows/eternal/1183034> (дата обращения 25.05.2017).

остальные порты России не имеют доступа к этой системе, что значительно затрудняет обмен информацией между государственными органами в разных субъектах на всей территории России. Более того, эта система включает только морской и речной транспорт выбранных регионов. Поэтому говорить о том, что это полноценный продукт «единое окно» нельзя, так как под принципом «единого окна» изначально понимается документооборот и обмен информацией между всеми участниками и государственными органами.

Также электронные системы могут не только упрощать документооборот при осуществлении грузопревозок, но и помогать таможенным органам отслеживать перемещения транспорта по представленным маршрутам. Для этого в России необходимо распространять спутниковые технологии контроля за перемещением поездов, с применением навигационных систем. Они дадут возможность отслеживать местонахождение поездов и рассчитывать время прибытия на пункты контроля. Это позволит избежать заторов на пограничных постах и пунктах пропуска. Данным направлением в России занимается компания ГЛОНАСС.<sup>99</sup> В настоящее время они применяют программно-аппаратные средства для получения и передачи по спутниковым каналам подвижной связи оперативной информации. Но для достижения уровня современного развития необходим переход от отдельных технологий применения спутниковых навигационных систем к созданию комплексных систем в сфере обеспечения безопасности и управления движением, управления перевозочным процессом и логистическими операциями, мониторинга состояния инфраструктуры. Создание проектов в этой отрасли обеспечит безопасность перевозок приведет к повышению скорости их продвижения, увеличению доли отправок грузов, доставленных «точно в срок», на что в последние годы делается особый упор со стороны таможенных органов. Также будет обеспечена ускоренная контейнеризация перевозок и внедрение

---

<sup>99</sup> МСС Глонасс – федеральный оператор по мониторингу – [Электронный ресурс] – URL: <http://mssglonass.ru/> (дата обращения: 25.05.2017).

технологии мультимодальных логистических систем, которые в последние годы увеличивают свое значение для международного сотрудничества.<sup>100</sup>

Помимо того, что в России внедряются электронные системы, перенятые с европейских стран, при этом не до конца понимая их сути, существуют и попытки заимствования принципов контроля за перемещаемыми транспортными средствами. Так, по примеру Финляндии, где техническое видеонаблюдение фиксирует информацию о регистрационных номерах и фотографирует контейнеры, перемещаемые через приграничный пункт пропуска, и в дальнейшем инспектор выборочно может проверить любое транспортное средство с использованием фото- и видеотехники для доказательств в ходе возможного уголовного расследования, в России усложнили такую систему. Если в Финляндии это делается автоматически нет необходимости регулярно фотографировать автомобили, пересекающие границу, то в России фотографированию подлежат все транспортные средства и их содержимое.<sup>101</sup> В связи с таким положением дел, можно сказать, что таможенным органам не стоит использовать в своей деятельности программы и методы, которые им не совсем понятны и которые зачастую неприменимы в российской системе из-за отставания развития функционирующей системы.

Вместо этого следует обратить большее внимание на отечественные разработки, которые могут замещать импортные технологии. Инфраструктура таможенных органов включает и технические средства таможенного контроля, например, эндоскопы, инспекционно-досмотровые комплексы, различная фото- и видеоаппаратура, которые используются во всех таможенных органах стран мира. Согласно Стратегии развития таможенной службы до 2020 года, обновление технической базы является обязательным условием. Россия же в большей степени использует технические средства иностранного производства, что значительно ухудшает

---

<sup>100</sup> Внедрение современных спутниковых технологий в ОАО «РЖД» – URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2009-07a04> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

<sup>101</sup> Финские таможенники рассказали, зачем они фотографируют машины – [Электронный ресурс] – URL: <http://fontanka.fi/articles/32594/> (дата обращения: 26.05.2017).

рейтинг страны на мировом уровне. Большинство имеющихся в арсенале ФТС досмотровых комплексов импортного производства. Они технически и морально устаревают, для модернизации и обслуживания необходимо тесное сотрудничество с поставщиками, а отношения с ведущими техническими державами мира в условиях санкций ухудшаются. В связи с этим ФТС следует ориентироваться на разработки российского производства для модернизации своих комплексов. Тем более, что на базе российских научных центров созданы лаборатории, специализирующиеся на данных направлениях, и создаваемые российские ИДК по основным параметрам более эффективны, чем мировые аналогичные модели, производимые в Великобритании или в США. Так, уже на протяжении нескольких лет таможенные органы Сочи, Керчи используют уникальную разработку Томского политехнического университета – ИДК на основе бетатронов. Такой рентген может просвечивать сталь толщиной до 30 сантиметров и предназначен для досмотра крупногабаритного транспорта.<sup>102</sup> Кроме ТПУ разработками данных технологий занимается холдинг «Росэлектроника». Одним из флагманских продуктов этой корпорации являются инспекционно-досмотровые комплексы, позволяющие дистанционно оценивать груз, как по массе, так и составу. По словам руководителя холдинга «Росэлектроника» Игоря Козлова «Созданные российские системы кроме полного визуального контроля позволяют классифицировать перевозимые материалы, автоматически относить грузы к одной из 4 основных групп вне зависимости от укладки, плотности и свойств материалов. Российские аналоги предоставляют возможность контролировать как общую массу груза, так и отдельных его частей с погрешностью не более 10%. Различные типы комплексов способны обеспечить досмотр легкового и грузового автомобильного, а также железнодорожного транспорта в движении со

---

<sup>102</sup> Федеральные службы МВД, ФСБ и МЧС оценили разработки ТПУ на «отлично» – [Электронный ресурс] – URL: [http://news.tpu.ru/news/2015/10/10/24054/?title=federal\\_nye\\_sluzhby\\_mvd\\_fsb\\_i\\_mchs\\_ocen&print=1](http://news.tpu.ru/news/2015/10/10/24054/?title=federal_nye_sluzhby_mvd_fsb_i_mchs_ocen&print=1) (дата обращения: 26.05.2017).

скоростью до 70 км/ч.»<sup>103</sup> Исходя из этого видно, что инспекционно-досмотровые комплексы российской разработки и производства предназначены для быстрого и эффективного досмотра грузов, транспортных средств и контейнеров. Благодаря высокой проникающей способности вскрытия контейнеров не требуется. Более того, досмотр железнодорожных составов и автомобилей может осуществляться в движении. Эксплуатация ИДК российского производства улучшит показатели развития инфраструктуры таможенных органов. В рамках импортозамещения необходимо стремиться не просто повторять лучшие образцы, а сформировать технологическую базу для собственного технологического прорыва.

России необходимо отдавать предпочтение поэтапному подходу внедрения программ (использование пилотного проекта) вместо единовременного запуска всей системы. Россия только с недавнего времени применяет этот опыт. Использование такого подхода позволит в полной мере оценивать эффективность новых программ на определенной территории и целесообразность их распространения по всей территории страны.

Что касается нормативной базы, действующей в настоящее время в России, то она еще далека от совершенства и нуждается в изменениях, основой которых должна стать гарантированная защита интересов бизнеса и более либеральная политика в таможенной сфере. Самое главное – обеспечить на таможене единообразие применения норм таможенного законодательства для всех участников ВЭД. Если стопроцентно досматривать, то всех. Если корректировать, то всех. Нужно, чтобы все несли одинаковые затраты на таможене. Одним из решений этой проблемы может стать обязанность подвергать все подведомственные акты государственной регистрации. И после этого следить за тем, чтобы эти документы исключали

---

<sup>103</sup> «Росэлектроника» предлагает внедрить досмотровые комплексы на объектах Минобороны – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.arms-expo.ru/news/novye\\_razrabotki/roselektronika\\_predlagaet\\_vnedrit\\_dosmotrovye\\_kompleksy\\_na\\_obektakh\\_minoborony/](http://www.arms-expo.ru/news/novye_razrabotki/roselektronika_predlagaet_vnedrit_dosmotrovye_kompleksy_na_obektakh_minoborony/) (дата обращения: 26.05.2017).

возможность коррупционной составляющей.<sup>104</sup>

Еще одной важной проблемой развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры является внешнеполитическая нестабильность. Отказ иностранного бизнеса принимать участие в российских таможенных проектах негативно сказывается на процессе развития системы. Существуют единичные случаи, когда иностранные компании совместно с российскими участниками ВЭД реализуют проекты по модернизации инфраструктуры. Так, холдинг АЛРОСА совместно с российскими и некоторыми зарубежными партнерами планирует создать новый таможенно-логистический центр во Владивостоке. Этот проект расширит сотрудничество российских алмазных компаний с некоторыми странами Азии, и что немаловажно, для воплощения этого проекта в жизнь привлечены в основном иностранные инвестиции. Однако, чтобы привлечь иностранных партнеров и вызвать доверие других стран России необходимо совершенствовать развитие своей инфраструктуры и предлагать своим клиентам комплексное обслуживание с учетом всех современных возможностей.

Таким образом, развитие российской транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры зависит от множества факторов, которые непосредственно влияют на уровень развития таможенной системы и российской экономики в целом. Поэтому для модернизации российской инфраструктуры в первую очередь следует определить перечень видов объектов, которые будут создаваться или реконструироваться, затем стоит обратить внимание на создание единой информационной логистической системы взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса. Также важно обеспечить доленое финансирование объектов транспортно-логистической инфраструктуры с использованием бюджетных, внебюджетных, отечественных и иностранных источников.

---

<sup>104</sup> Литвинцева Г. Что изменить в таможне, чтобы бизнесу стало легче – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.рф/custom-house/national/39983-что-изменить-в-таможне-чтобы-бизнесу-стало-легче.html> (дата обращения 25.05.2017).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе работы было выяснено, что инфраструктура таможенных органов включает в себя не только таможенную, но и транспортно-логистическую инфраструктуру. Так как только в комплексе эти элементы необходимы для полноценного развития таможенной системы. Инфраструктура таможенных органов включает в себя все эти понятия и представляет собой комплекс технических и телекоммуникационных средств, складов временного хранения и таможенных складов, административных зданий и пунктов пропуска через границу, а также транспортные коммуникации и терминальные комплексы.

В последние годы многие страны направляют свою деятельность на улучшение состояния инфраструктуры таможенных органов, поддержание ее работоспособности и оптимизацию ее оснащения. Российская же действительность показывает, что инфраструктура таможенной службы не обеспечена необходимыми условиями и требует применения принципиально новых подходов.

Проблема развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктуры в России остается крайне сложной. С каждым годом задача совершенствования таможенных технологий становится все более актуальной и необходимой. Это вызвано неравномерным распределением инфраструктуры по территории России и неравномерной нагрузкой на эту инфраструктуру. Внедрение новых проектов и программ осуществляется только в определенных и, чаще всего, уже хорошо развитых регионах. А другие неразвитые площадки, но не менее важные для обширной территории России, практически не получают инновационные разработки и проекты нового поколения, что значительно ухудшает показатели уровня инфраструктурной развитости Российской Федерации.

Анализ рассмотренной инфраструктуры таможенных органов Калининграда показал отставание от европейских партнеров и все



общероссийские проблемы, которые возникают во внешнеэкономической сфере. Исследование функционирования и развития таможенной и транспортно-логистической инфраструктура данного региона позволило нам в полной мере увидеть уровень инфраструктурного развития в России, оценить потенциал таможенных органов и участников ВЭД, выявить основные проблемы, возникающие в процессе международных перевозок и внешнеэкономического сотрудничества.

Исходя из этого, можно сделать вывод, что для эффективного осуществления внешнеторговой деятельности необходим принципиально новый подход к развитию транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры. Это относится ко всем элементам инфраструктуры: средствам, обеспечивающим выполнение таможенных формальностей и осуществляющим обработку информации о внешнеэкономической деятельности, таможенным объектам, задача которых создавать и обеспечивать надлежащие условия для сотрудничества таможенной системы и участников ВЭД.

Несмотря на то, что на международном уровне созданы все условия для развития инфраструктуры таможенных органов, в российской же практике есть множество пробелов как в практическом, так и законодательном плане. При анализе применения и развития инфраструктуры таможенных органов европейских стран были выявлены результативные инструменты, используемые государственными органами при модернизации объектов инфраструктуры. Европа сделала огромный шаг вперед в данной области, организовав взаимовыгодные партнерские отношения со всеми участниками внешнеэкономической деятельности.

Развитие инфраструктурных объектов на территории России в последние годы носит положительный характер. Внедрение инновационных технологий, зарождение взаимодействия таможни с бизнесом – все это положительно сказывается на динамике развития. Однако недостаток финансовых возможностей, низкий уровень безопасности и большое

количество устаревших технологий значительно тормозят развитие инфраструктуры на территории России.

По результатам настоящего исследования для преодоления существующих проблем, рисков автором были разработаны рекомендации и перспективные направления развития транспортно – логистической инфраструктуры и таможенной инфраструктуры в Российской Федерации.

Эти рекомендации включают в себя применение последовательного алгоритма действий при реализации всех запланированных программ и единообразия применения норм таможенного законодательства для всех участников ВЭД. Также стоит обратить внимание на опыт зарубежных коллег.

Российской Федерации необходимо переходить на качественно новый уровень применения и развития своего потенциала путем принятия комплекса мер организационного, правового и экономического характера, а также путем повышения качества оказываемых услуг всех участников при внешнеторговом взаимодействии.

Новая система позволит наладить доверительные отношения между участниками ВЭД и таможенными органами. В дальнейшем это может стать прочной основой для взаимного сотрудничества.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

## *I. Литература:*

1. Галин, А.В. Внутренние водные пути России как часть транспортной инфраструктуры страны/ А.В. Галин // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2014. - №1 (23). – С. 120-124.
2. Иншакова Е.И. «Совершенствование таможенной инфраструктуры международных транспортных коридоров на юге России». Журнал «Вестник Волгоградского государственного университета». Серия 3: Экономика. Экология Выпуск № 10 / 2014.
3. Куренков П.В. Появление, формирование и функционирование транспортно-логистических холдингов / П.В.Куренков, В.Забненков // Логистика. - 2013. - № 2 (75). - С. 25-27.
4. Куренков П.В. Логистический подход к организации и управлению погрузкой на железнодорожном транспорте / П.В. Куренков, Н.В. Сугробов, А.С. Котов // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. - № 11. – С. 11–18.
5. Максимова С.Ю. Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона: автореф. дис... канд.экон.наук: – Ставрополь, 2010. – 21 с
6. Нестеров, С.Ю. Информационное обеспечение логистических процессов / С.Ю. Нестеров, О.А. Печерская // Материалы международной научно-практической конференции. Ч.2 Саратов, 16 марта 2010 г. / Отв. ред. Л.А. Тягунова – Саратов: ИЦ «Наука», 2010. – С. 93-95.
7. Овсиенко Д.В. Современное состояние и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Новосибирской области // Молодой ученый. — 2015. — №13. — С. 438-442.

8. Пимоненко М.М., Тимофеева Е.Ю. Таможенный контроль и таможенная инфраструктура в условиях международной экономической интеграции // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 5 (36).
9. Питимирова А.Е., Сологубова Н.А. Современное состояние логистической инфраструктуры в России // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXIII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 6(33).
10. Сергеев В.И. Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов [3, с. 447].
11. Сергеев В.И., Федоренко А.И., Герами В.Д. Роль логистики в развитии транспортного комплекса Российской Федерации: в разрезе корректировки транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года // Логистика и управление цепями поставок. 2012. № 6 (53).
12. Серебряков Л.Г. Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона - инновационный подход // Научные труды Северо-Западной академии государственной службы. – СПб, 2011. – Т. 2. Вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность. – С. 206–215.
13. Стародубцева Е.Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС [Электронный режим] / Е. Б. Стародубцева // Научно-информационный журнал. Экономические науки; — [Электронный ресурс] — URL: <http://ecsn.ru> (дата обращения 25.05.2017).
14. Сток Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой [9, с. 70].
15. Фисенко А.И. Роль морских портов Приморского края в развитии транзитной функции региона в условиях создания Свободного порта Владивосток // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 8-2. – С. 432-439.
16. Чанкова Л. Логистическая инфраструктура как условие роста [Электрон. ресурс]. – URL: <http://biznes-kontakti.com/index.php?newsid=510>

17. Шумаев В.А., Миронов В.Н. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры на основе организации свободных экономических зон // Инноватика и экспертиза. 2012. №1.

## **II. Нормативно-правовые и информационно-аналитические источники:**

### ***1.1 Региональные:***

18. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза в соответствии с Договором о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 - [Электронный ресурс] – «Альта». – URL: <https://www.alt.ru/codex-2017/> (дата обращения 25.05.2017).

19. Анализ таможенной инфраструктуры и рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза. Аналитический обзор Евразийской экономической комиссии. 2015.

### ***1.2 Национальные:***

20. Федеральный закон от 22.07.2005 N 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

21. Федеральный закон от 29.12.2014 N 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

22. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изменениями на 6 июля 2016 года) – [Электронный ресурс] – «КонсультантПлюс» – URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 25.05.2017).

23. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2012 г. № 2575-р. «Об утверждении стратегии развития таможенных органов РФ до 2020 года» – [Электронный ресурс] – Официальный сайт ФТС России – URL: <https://www.customs.ru> (дата обращения 25.05.2017).

24. Доклад о состоянии автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры в Калининградской области, подготовленный Министерством развития инфраструктуры Калининградской области по поручению губернатора Калининградской области – 2016 год – [Электронный ресурс] – URL: <http://rugrad.eu> (дата обращения 25.05.2017).

25. Стратегия развития холдинга «РЖД» до 2030 года в части транспортно-логистического бизнеса – [Электронный ресурс] – URL: <http://doc.rzd.ru> (дата обращения 25.05.2017).

26. Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации – [Электронный ресурс] – URL: <http://dvtu.customs.ru> (дата обращения 25.05.2017).

27. Приказ ГТК от 29.03.2004 № 393 «О введении в действие нового ведомственного нормативного документа по эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры» – [Электронный ресурс]: URL: [http://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99\\_902197563](http://www.glavbukh.ru/npd/edoc/99_902197563) (дата обращения 24.05.2017).

28. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 311 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года» – [Электронный ресурс] – «ГАРАНТ» – URL: <http://base.garant.ru/70644216/#ixzz4jP5YedtX> (дата обращения 25.05.2017).

29. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» – [Электронный ресурс] – «ГАРАНТ» – URL: <http://base.garant.ru/1587083/1/> (дата обращения 25.05.2017).

30. Паспорт городского округа «Город Калининград». 2016.

## ***2. Информационно-аналитические ресурсы:***

31. О развитии таможенно-логистического центра в аэропорту Красноярска – [Электронный ресурс] – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 25.05.2017).

32. На территории таможенного терминала станции Базаиха Красноярской железной дороги открылся новый офис Красноярского таможенного поста – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.zdp.ru/4/211.shtml> (дата обращения 25.05.2017).

33. В Новосибирске появился почтовый таможенный пост – [Электронный ресурс] – URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/202041/> (дата обращения 25.05.2017).

34. О развитии таможенно-логистического центра в аэропорту Красноярска – [Электронный ресурс] – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17097:2013-02-15-07-21-26&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 25.05.2017).

35. На территории таможенного терминала станции Базаиха Красноярской железной дороги открылся новый офис Красноярского таможенного поста – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.zdp.ru/4/211.shtml> (дата обращения 25.05.2017).

36. В Новосибирске появился почтовый таможенный пост – [Электронный ресурс] – URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/202041/> (дата обращения 25.05.2017).

37. Фирсов В.В. Характерные особенности реформирования российской таможенной службы – [Электронный ресурс] / В.В. Фирсов // Правозащитник: науч.-метод. журн. – 2014. — № 1. – URL: <http://pravozashitnik.net/ru> (дата обращения: 26.05.2017).

38. Рабочая группа по направлению «Развитие терминально-складского и транспортно-логистического комплекса в Санкт-Петербурга и

Ленинградской области» – [Электронный ресурс] – URL: <http://spbtrd.ru> – Заглавие с экрана. (дата обращения: 26.05.2017).

39. В Свободном порту Владивосток началось строительство транспортно-логистического комплекса, рассчитанного на перегрузку 55 тыс. TEUs в год – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.gudok.ru> – Заглавие с экрана. (дата обращения 26.05.2017).

40. Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.korabel.ru> (дата обращения: 26.05.2017).

41. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможи – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: <http://customs.ru> (дата обращения 26.05.2017).

42. Несем воздушный пост на западе России – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: <http://customs.ru> (дата обращения 26.05.2017).

43. Аэропорт Храброво: Инфраструктура и технические возможности – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.kgd.aero/transport/> (дата обращения 25.05.2017).

44. Архипов А. Росавиация: реконструкция аэропорта Храброво в Калининграде завершится к 2018 году – [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru> (дата обращения 25.05.2017).

45. Калининградская железная дорога хочет стать транспортным хабом – [Электронный ресурс]: Виртуальная таможня – URL: <http://vch.ru> (дата обращения 25.05.2017).

46. Ахрамеев С. «Храброво» наверстывает упущенное – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.aviaport.ru> (дата обращения 25.05.2017).

47. Калининградская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» – [Электронный ресурс]: Российская железная дорога – URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 26.05.2017).



48. Транспортный комплекс – [Электронный ресурс]: Министерство развития инфраструктуры Калининградской области – URL: <http://infrastruktura39.ru> (дата обращения 26.05.2017).

49. 8-й Международный Балтийский транспортный форум – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.konfer.ru> (дата обращения 25.05.2017).

50. Балашова М.В., Воронина Л.И. РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 2-2. – С. 337-341. URL: <https://www.fundamental-research.ru/ru/article/view?id=39933> (дата обращения: 28.05.2017).

51. International Railway Journal, 2011, № 10, p. 20 – 22; European Railway Review, 2011, № 5, p. 9, 15 – 18; 20 – 23; материалы компании SJ AB – [Электронный ресурс] – URL: [www.sj.se](http://www.sj.se) (дата обращения 25.05.2017).

52. Эффективность функционирования пунктов пропуска государственной границы – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2015-11a17> (дата обращения 25.05.2017).

53. В Калининграде состоялась конференция АСМАП «Международные автомобильные перевозки в Калининградской области» – [Электронный ресурс]: Правительство Калининградской области – URL: <http://infrastruktura39.ru> (дата обращения 26.05.2017).

54. Госдума приняла закон о создании электронной очереди для пересечения границы на машине – [Электронный ресурс] – URL: <http://tass.ru/politika/3976846> (дата обращения 25.05.2017).

55. Продуманная логистика – залог успеха – [Электронный ресурс]: Союз «Калининградская торгово-промышленная палата» – URL: <http://kaliningrad.tpprf.ru> (дата обращения 26.05.2017).

56. Приглашаем к обсуждению проекта ФЗ «О социально-экономическом развитии Калининградской области» – [Электронный

ресурс]: Союз «Калининградская торгово-промышленная палата» – URL: <http://kaliningrad.tpprf.ru> (дата обращения 26.05.2017).

57. Глубоководный порт в Калининградской области необходим – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=30533> (дата обращения 25.05.2017).

58. В Калининграде создадут свободную портовую зону – [Электронный ресурс] – URL: <https://rusevik.ru/ekonomika/75577-v-kaliningrade-sozdadut-svobodnuyu-portovuyu-zonu.html> (дата обращения 25.05.2017).

59. Майтакова О. Порт, визы, ТОР: что предлагает Москва сделать с Калининградской областью – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.newkaliningrad.ru/news/economy/8934952-port-vizy-tor-что-predlagaet-moskva-sdelat-s-kaliningradskoy-oblastyu.html> (дата обращения 25.05.2017).

60. Правительство РФ рассмотрит законопроект о создании в Калининградской области «территории опережающего развития» – [Электронный ресурс] – URL: <http://rugrad.eu/news/848149/> (дата обращения 25.05.2017).

61. Фидря Е. Калининградская область как территория опережающего развития: решение для эксклавного региона – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.regcomment.ru/articles/kaliningradskaya-oblast-kak-territoriya-operezhayushchego-razvitiya-reshenie-dlya-eksklavnogo-region/> (дата обращения 25.05.2017).

62. Особая экономическая зона будет продлена в регионе до 2095 года – [Электронный ресурс] – URL: <http://kgd.ru/news/economy/item/58385-alihanov-osobaya-jekonomicheskaya-zona-budet-prodlena-v-regione-do-2095-goda> (дата обращения 25.05.2017).

63. Российский бизнес-омбудсмен высказался за введение режима свободного порта в Калининграде – [Электронный ресурс] –

<http://kaliningradlive.com/08092016-42358> – Заглавие с экрана (дата обращения 25.05.2017).

64. Правительство РФ рассмотрит законопроект о создании в Калининградской области «территории опережающего развития» – [Электронный ресурс] – URL: <http://rugrad.eu/news/848149/> – Заглавие с экрана (дата обращения 25.05.2017).

65. Сибирское таможенное управление – [Электронный ресурс]: URL: [http://stu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6336:2012-12-13-07-12-53&catid=101:2010-12-22-14-56-33&Itemid=179](http://stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=6336:2012-12-13-07-12-53&catid=101:2010-12-22-14-56-33&Itemid=179) (дата обращения 25.05.2017).

66. Руководитель Федеральной таможенной службы России посетил аэропорт Толмачёво – [Электронный ресурс]: URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/210347/> (дата обращения 25.05.2017).

67. Комиссарова Н. В Приморье открыт уникальный складской комплекс – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.zrpress.ru/business/primorje\\_16.05.2016\\_77773\\_v-primorje-otkryt-unikalnyj-skladskoj-kompleks.html?printr](http://www.zrpress.ru/business/primorje_16.05.2016_77773_v-primorje-otkryt-unikalnyj-skladskoj-kompleks.html?printr) (дата обращения 25.05.2017).

68. Акимова И. Калининградская область: порт как основа развития – [Электронный ресурс] – URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya\\_oblast\\_port\\_kak\\_osnova\\_razvitiya.html](https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html) (дата обращения: 25.05.2017).

69. Слободян Е. Что такое служба «Одного окна» и как она работает? – [Электронный ресурс] – «Аргументы и факты» – URL: <http://www.aif.ru/dontknows/eternal/1183034> (дата обращения 25.05.2017).

70. МСС Глонасс – федеральный оператор по мониторингу – [Электронный ресурс] – URL: <http://mssglonass.ru/> (дата обращения: 25.05.2017).

71. На заседании коллегии Северо-Западного таможенного управления подведены итоги, расставлены приоритеты – [Электронный

ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://sztu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25984%3A2017-02-17-11-25-45&catid=165%3A2010-12-23-09-12-04&Itemid=3](http://sztu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25984%3A2017-02-17-11-25-45&catid=165%3A2010-12-23-09-12-04&Itemid=3) (дата обращения 26.05.2017).

72. Коллегия ФТС России: морские порты и Интернет-торговля – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18571:2013-11-28-12-46-19&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18571:2013-11-28-12-46-19&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).

73. Реестр открытых данных – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: <http://www.customs.ru/opendata/> (дата обращения 26.05.2017).

74. Реестр владельцев складов временного хранения – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://ved.customs.ru/index2.php?option=com\\_listnsi&view=sinnsi&url\\_id=V\\_BX](http://ved.customs.ru/index2.php?option=com_listnsi&view=sinnsi&url_id=V_BX) (дата обращения 26.05.2017).

75. Зеленина А. Геополитический заложник: почему грузы обходят стороной Калининград? – [Электронный ресурс] – URL: <https://regnum.ru/news/economy/2179477.html> (дата обращения: 26.05.2017).

76. Комплекс программных средств «Портал «Морской порт» на службе у таможни – [Электронный ресурс]: Федеральная таможенная служба – URL: [http://customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45](http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=23601:---l-l-r---&catid=40:2011-01-24-15-02-45) (дата обращения 26.05.2017).

77. Самая развитая инфраструктура в Европе – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bmginvest.ru/vazhnye-fakty-o-germanii/samaja-razvitaja-infrastruktura-v-evrope.html> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

78. Обслуживание перевозок – инфраструктура – [Электронный ресурс] – URL: <http://xn----->

6kccabhczbagugch6add8bkenbt1ajbbex6achzc2a.europages.com.ru/предприятия/Германия/rezultaty.html (дата обращения 25.05.2017).

79. Новый холодильный склад DHL – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/10/08/frigo-depo-dhl/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

80. Logwin расширяет свою сеть в Германии – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/06/15/logwin-rasshiryaet-svoyu-set-v-germanii/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

81. Логистика в Швеции – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_E7ABB86B-445F-45E5-9D9B-707BD17F227A.html](http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_E7ABB86B-445F-45E5-9D9B-707BD17F227A.html) – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

82. Структуры управления железных дорог Швеции – [Электронный ресурс] – URL: <http://1430mm.ru/sweden-railway/struktury-upravleniya-zheleznyh-dorog-shvecii> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

83. Литвинцева Г. Что изменить в таможене, чтобы бизнесу стало легче – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 25.05.2017).

84. Eurotunnel улучшает транспортную логистику – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.bglogist.com/2014/05/06/eurotunnel\\_ylychshaet\\_transportnuy\\_logistiku/](http://www.bglogist.com/2014/05/06/eurotunnel_ylychshaet_transportnuy_logistiku/) – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

85. Зеленый свет железнодорожному проекту Лион-Торино – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/03/15/zeleniy-svet-zheleznodorozhnomu-proekty-lion-torino/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

86. Быркова Е. Особенности национальных таможен: Финляндия – [Электронный ресурс] – URL: <http://провэд.рф> (дата обращения 25.05.2017).

87. Финская таможня стала четвертой в мире, российская - 98-я – [Электронный ресурс] – URL: <http://fontanka.fi/articles/29265/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

88. DB Schenker Logistics открыл терминал будущего в Финляндии – [Электронный ресурс] – URL: <http://www.bglogist.com/2015/06/13/db-schenker-logistics-otkril-terminal-budushego-v-finland/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

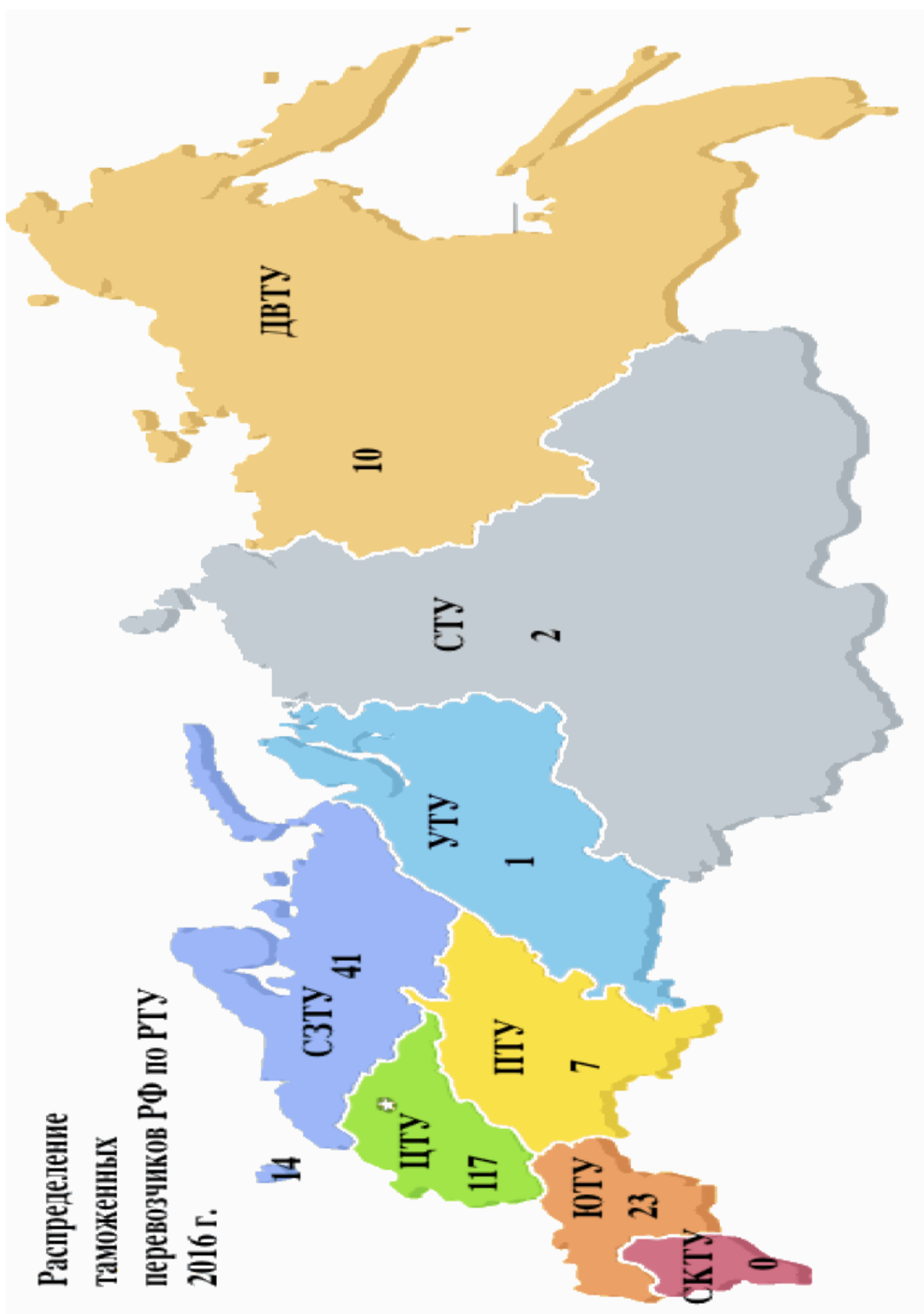
89. Роль мультимодальных логистических центров на базе гражданских аэродромов в развитии международных евро-азиатских транспортных перевозок – URL: <http://www.bizeducation.ru/library/log/trans/5/multi.htm> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

90. Внедрение современных спутниковых технологий в ОАО «РЖД» – URL: <http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2009-07a04> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

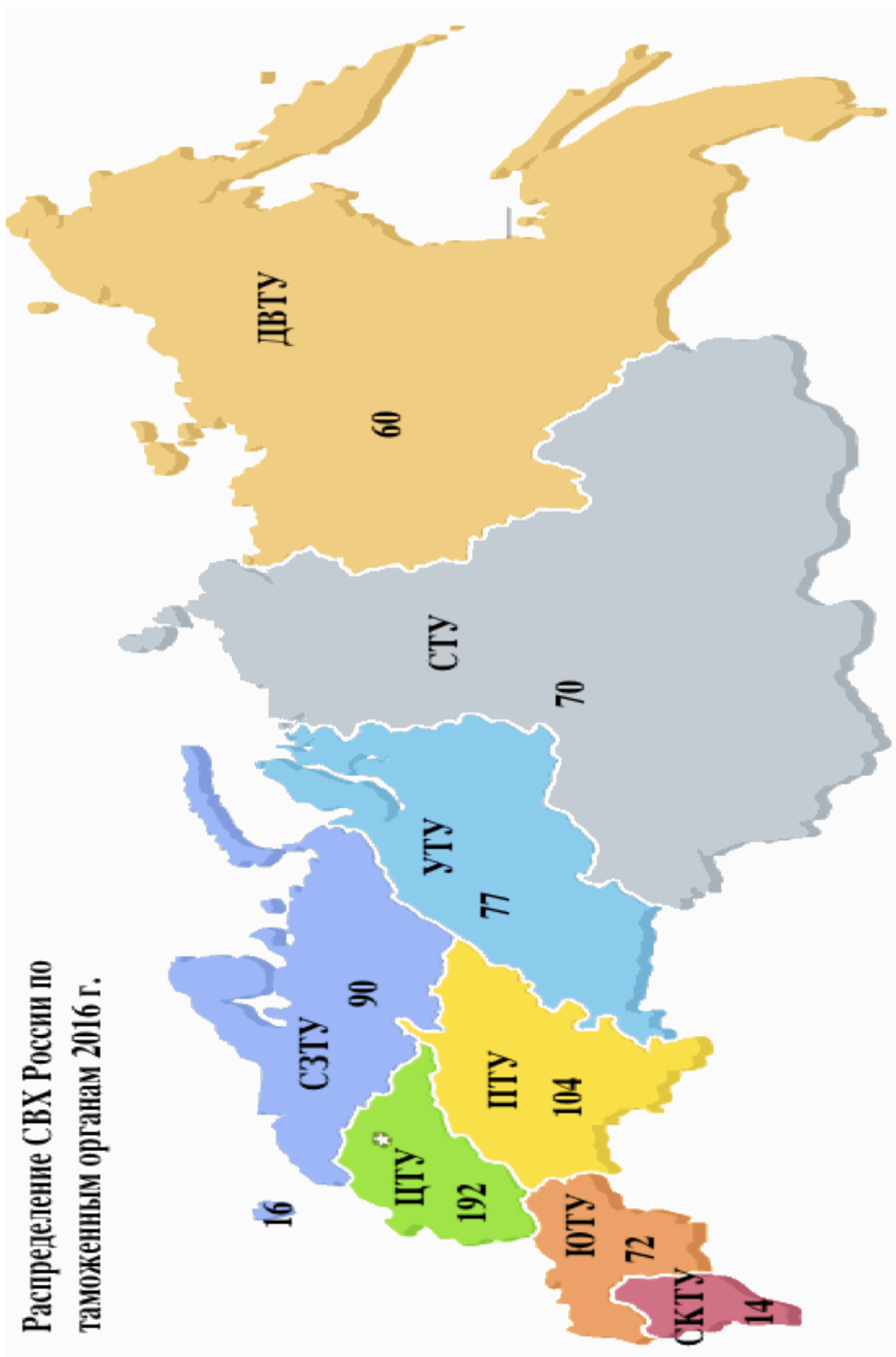
91. Финские таможенники рассказали, зачем они фотографируют машины – [Электронный ресурс] – URL: <http://fontanka.fi/articles/32594/> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

92. Федеральные службы МВД, ФСБ и МЧС оценили разработки ТПУ на «отлично» – [Электронный ресурс] – URL: <http://news.tpu.ru> – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

93. «Росэлектроника» предлагает внедрить досмотровые комплексы на объектах Минобороны – [Электронный ресурс] – URL: [http://www.arms-expo.ru/news/novye\\_razrabotki/roselektronika\\_predlagaet\\_vnedrit\\_dosmotrovyye\\_kompleksy\\_na\\_obektakh\\_minoborony/](http://www.arms-expo.ru/news/novye_razrabotki/roselektronika_predlagaet_vnedrit_dosmotrovyye_kompleksy_na_obektakh_minoborony/) – Заглавие с экрана (дата обращения: 26.05.2017).

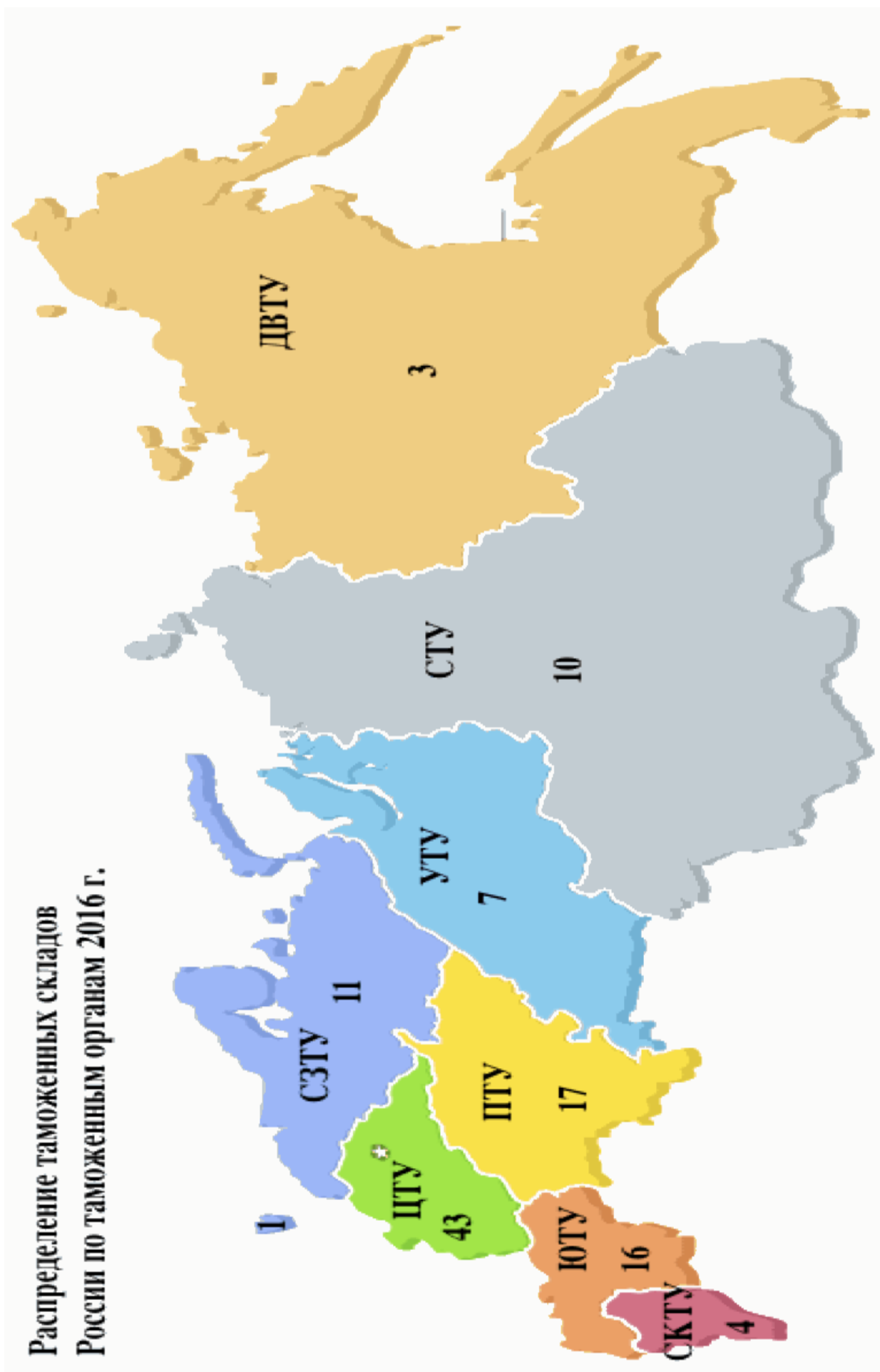


Распределение СВХ России по таможенным органам 2016 г.





**Распределение таможенных складов  
России по таможенным органам 2016 г.**



## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

EMS – служба доставки экспресс-отправлений, от англ. Express Mail Service

LPI – рейтинг уровня развития транспортно-логистического комплекса, от англ. The Logistics Performance Index

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион

ВКР – выпускная квалификационная работа

ВПП – взлетно-посадочная полоса

ВЭД – внешнеэкономическая деятельность

ГКО – государственные контрольные органы

ГТК – Государственный таможенный комитет

ЕАЭС – Евразийский экономический союз

ЕС – Европейский союз

ЗТК – зона таможенного контроля

ИДК – инспекционно-досмотровый комплекс

КЖД – Калининградская железная дорога

МЛЦА – мультимодальный логистический центр на базе гражданского аэродрома

ММПО – место международного почтового обмена

НДПИ – налог на добычу полезных ископаемых

НДС – налог на добавленную стоимость

ОЭЗ – Особая экономическая зона

РЖД – Российская железная дорога

РФ – Российская Федерация

СВХ – склад временного хранения

СЗТУ – Северо-Западное таможенное управление

СНГ – Содружество независимых государств

ТК ЕАЭС – Таможенный кодекс Евразийского экономического союза

ТЛТ – таможенно - логистический терминал

ТЛЦ – таможенно - логистический центр

ТОР – территория опережающего развития

ТПУ – Томский политехнический университет

ФГУП – федеральное государственное унитарное предприятие

ФЗ – Федеральный закон

ФТС РФ – Федеральная таможенная служба Российской Федерации