

ЭКОНОМИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.6

А. А. Попов,
аспирант,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА

ECONOMIC ASPECTS OF MARINE BORDER CROSSING POINT

В статье предлагается рассмотреть систему «единого окна» и влияние этой системы на работу современных морских пунктов пропуска, а также экономические аспекты развития новых морских пунктов пропуска.

The article is invited to review the system of “single window” and the impact of this system on the work of modern marine border crossing points, as well as the economic aspects of the new sea border crossing points.

Ключевые слова: система «единого окна», модель данных ВТО, основные факторы, экономические аспекты.

Key words: “single window” system, the data model WCO, the main factors, the economic aspects.

РАССМОТРИМ повышение экономической эффективности работы морских пунктов пропуска на внедрении системы «единого окна» и влиянии этой системы на работу пограничных пунктов пропуска.

Система «единого окна» — это инструмент для скоординированного контроля на границах, который поможет построить более современную и эффективную инфраструктуру морских пунктов пропуска.

Единое окно долгие годы является приоритетным направлением политики ВТО. В сущности, в основе системы «единого окна» лежит механизм электронных технологий переработки товаров, выдачи лицензий и разрешений государственными учреждениями, а также для транспорта и логистических мероприятий, связанных с грузом импорта, экспорта, транзита и пограничного контроля.

Система «единого окна» может обеспечить несколько преимуществ.

Эти выгоды могут быть разбиты на четыре основных момента:

- 1) скорейшее выявление и снижение повышенного риска при пересечении границы;
- 2) повышение качества и согласованности исходных данных, предоставляемых промышленностью;
- 3) снижение бремени бюрократизма и волокиты для отрасли международной торговли;
- 4) улучшение интеграции информационного и технического обеспечения пограничных органов.

Среда «единого окна» позволит создать передачу одного стандартного набора данных, распределенных и используемых всеми трансграничными регулирующими органами.

Ключевым моментом в этих региональных задачах является то, что каждый из планов по региональному «единому окну» имеет несколько иной аспект. Например, Европейский Союз стремится к улучшению движения товаров через свои государственные границы, в то время как АТЭС сосредоточен на безопасности в цепочке поставок.

Сократить расходы на стандарты и системы обслуживания, а также будущие потребности развития государственных органов и торговли может только современная модель требований ВТО по устройству «единого окна» и тесного международного сотрудничества.

Также это позволит снизить издержки и стоимость нормативной отчетности при одновременном повышении качества представляемых данных.

Модель данных Всемирной таможенной организации разделяет те же принципы, что и пересмотренная Киотская конвенция ВТО [1]:

- общие наборы данных;
- требования к максимальному набору данных;
- единые электронные сообщения;
- минимально необходимый набор информации от стран;
- максимальная пропускная способность при минимальной информации.

Современная модель данных ВТО имеет ряд преимуществ. Во-первых, она способствует повышению уровня безопасности трансграничной торговли, позволяя наладить эффективное взаимодействие различных информационных систем. Во-вторых, эта модель предоставляет возможность использования упрощенных процедур уполномоченными экономическими операторами; осуществляет быстрый выпуск в свободное обращение; дает возможность избежать сбора лишних данных; позволяет снизить издержки; сокращает объем информации; унифицирует стандарты информационного обеспечения экспортных и импортных операций; способствует эффективному взаимодействию между государственными службами; создает единую структуру электронного обмена; более эффективный обмен данными по импорту и экспорту; использует «экспортную» информацию при импорте и наоборот; включает в себя требования к элементам данных, предъявляемые другими службами, занятыми в сфере администрирования границы.

Сезонное повышение объемов пропускаемых судов обостряет проблему сокращения сроков нахождения товаров в морских портах, а также вывоза уже оформленных в таможенном отношении товаров с территории морских пунктов пропуска. Среди факторов, влияющих на сроки перевозки товаров через морские пункты пропуска, в том числе следующих транзитом через территорию РФ, можно отметить следующие.

1. Сложность внутреннего портового документооборота, в большинстве случаев вызванная отсутствием соглашений между владельцами терминалов и грузовым транспортным сообщением.
2. Сложная система получения разрешений на перевозку тяжелых или негабаритных грузов с применением больших коэффициентов удорожания перевозки по отношению к обычно применяемому тарифу.
3. Неслаженная работа железной дороги. Необходимость подачи заявки на железнодорожную перевозку не менее чем за 15 дней до начала перевозки, а также сложности с наличием подвижного состава, требующегося для подачи под погрузку, сложности с перевозом негабаритного груза и подготовкой вагонов.
4. Завышенные транспортные тарифы на грузовые перевозки, которые на практике носят скорее запретительный, чем стимулирующий характер.
5. Слабая развитость терминальных систем в местах перевалки, необходимых для организации мультимодальных перевозок контейнеризованных грузов больших объемов.

Учитываются также и риски утраты, повреждения или порчи груза в пути следования. То есть гарантии судоходных линий и их ответственность, обеспеченная в том числе высоким развитием института страхования морской перевозки по отношению к аналогичным институтам, существующим в России и используемым в качестве мер защиты интересов заказчика железнодорожной перевозки.

Таможенные администрации должны работать совместно с уполномоченными экономическими операторами для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок, начинающейся на ее пограничной территории или проходящей через нее [1].

Это то, что пытается достичь модель данных ВТО, которая является примером отраслевой стандартной модели данных. Ее основная цель заключается в стандартизации определения объектов и атрибутов в рамках обмена данными между различными заинтересованными сторонами в трансграничной торговле.

Создание общегосударственных баз данных разрешительных документов — приоритетная государственная задача. Если, например, оформление загранпаспорта является государственной услугой, то и оформление грузовой таможенной декларации — также государственная услуга. И сбор всех дополнительных данных (сертификатов, дополнительных документов и разрешений) — это задача того таможенного поста, в который поступила декларация [2, с. 253–258].

Построение межведомственных баз данных для хранения разрешительных документов — важная задача, которая должна иметь статус национального проекта. Опыт наших соседей свидетельствует, что при наличии государственной воли и национальной программы такие задачи могут успешно решаться. Так, в 2010 г. была создана общегосударственная электронная база данных выданных лицензий в Республике Македония, а в 2011 г. — общегосударственная база разрешений Республики Казахстан. Участники ВЭД (граждане этих стран) уже не работают с бумажными документами [1]. Первые результаты работы показали существенное сокращение предпосылок к коррупции. Система в Казахстане создавалась усилиями Министерства связи, система в Македонии — усилиями таможенной службы. И по информации македонского делегата на конференции Комиссии Таможенного союза в Москве в апреле этого года, на всю разработку общегосударственной системы македонской таможне потребовалось всего 17 месяцев.

На 1 июля 2011 г. участниками Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г. (FAL) являются 114 стран, общий торговый флот которых составляет 90,31 % валовой вместимости всего мирового торгового флота. Между тем Республика Беларусь и Республика Казахстан, в отличие от Российской Федерации, участниками этой Конвенции не являются, и грузооборот единственного для этих двух стран морского порта, предназначенного для международных морских перевозок, — порта «Актау», несопоставим с грузооборотом российских морских портов.

Частью 4 ст. 15 Конституции РФ установлено, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотрены законом, то применяются правила международного договора [2, с. 4].

Учитывая изложенное, необходимо установить для морских перевозчиков иные правила по представлению документов по прибытию и убытию с территории Таможенного союза в связи с принятыми Российской Федерацией обязательствами в сфере международного морского права.

Рассмотрим экономические аспекты развития новых морских пунктов пропуска. При новом строительстве или реконструкции морских пунктов пропуска необходимо в первую очередь учитывать пропускную способность пункта пропуска и уровень его международной значимости. Морские пассажирские терминалы как участки пунктов пропуска должны также соответствовать возможностям порта, принимающего морские пассажирские суда.

Превышение фактической пропускной способности над проектной не может являться единственным и достаточным основанием для принятия решения о реконструкции пункта пропуска. Любые проекты строительства и реконструкции пунктов пропуска должны иметь четкие финансово-экономические обоснования и подтверждение финансирования заинтересованных смежных ведомств [3, с. 324].

Приоритетными направлениями развития системы морских пунктов пропуска через государственную границу РФ Росграница считает в первую очередь создание единой современной инфраструктуры пунктов пропуска в границах порта, а также разработку технологических схем, способствующих сокращению времени осуществления контрольных операций. Разработка тех-

нологических схем должна происходить не только при участии государственных контрольных органов, но и стивидоров, общественных организаций.

Основным финансовым инструментом в ходе осуществления программ по улучшению состояния пунктов пропуска является Федеральная целевая программа.

Росграницей разработана Федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации 2012–2020 годов», которая была утверждена Правительством Российской Федерации 5 июня 2012 г. Росграница при формировании мероприятий ФЦП руководствовалась необходимостью обеспечения внешнеэкономической деятельности, исходя из актуальной информации в движении внешнеторговых грузов, перемещения людей через пункт пропуска, синхронизации обустройства пунктов пропуска с обустройством транспортной инфраструктуры и развитием пунктов пропуска соседних государств.

Одним из основных приоритетов ФЦП является развитие инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации в Арктике. В рамках мероприятий ФЦП планируется реконструкция в 2014–2020 гг. морского пункта пропуска «Мурманск», техническое перевооружение морского пункта пропуска «Архангельск» в 2018–2020 гг.

Также Правительство РФ с протокольными решениями Морской коллегии предусмотрело мероприятия по обустройству морских пунктов пропуска, находящихся на арктическом участке государственной границы Российской Федерации («Анадырь», «Архангельск», «Беринговский», «Мурманск»).

Также запланированы мероприятия по обустройству четырех морских пунктов пропуска на северо-западном участке: «Большой порт “Санкт-Петербург”», «Брусничное», «Калининград», «Усть-Луга».

Государственно-частное софинансирование также является эффективным механизмом привлечения долгосрочных инвестиций, направленных на развитие инновационных проектов и важных секторов экономики. Уже введен в эксплуатацию ряд морских пунктов пропуска с использованием механизма государственно-частного софинансирования. Это, например, энергетические терминалы в портах «Темрюк», «Усть-Луга», «Восточный», «Кавказ», «Новороссийск», «Оля», «Высоцк», «Светлый», «Пригородное», уникальный пассажирский пункт пропуска «Морской фасад» (Санкт-Петербург).

Однако техническое обустройство — не единственный способ повысить эффективность функционирования пунктов пропуска. Необходимо делать упор на использование современных инновационных технологий и глобальных информационных систем, обеспечивающих быстрый и качественный государственный контроль, предварительное информирование и регулирование транспортных потоков.

В 2010 г. были проведены обследования объектов ведомственного сегмента Пограничной службы ФСБ России, государственной системы изготовления, оформления и контроля паспортно-визовых документов нового поколения с составлением актов готовности к оснащению программно-техническими комплексами и центрами обработки данных, включая решения по системе информационной безопасности.

В результате обследования разработаны согласованные с ФСБ России проектные решения для оснащения пунктов пропуска и пограничных российских ведомств.

На основании разработанных проектных решений к концу 2012 г. 27 морских пунктов пропуска были оснащены программно-техническими комплексами и центрами обработки данных контроля паспортно-визовых документов нового поколения.

При успешной и эффективной реализации основных целевых программ можно ожидать высокого уровня функционирования морских пунктов пропуска, который будет обеспечивать скорое прохождение обязательной процедуры контроля и безопасность иностранных граждан, прибывающих на территорию Российской Федерации.

Комплекс мероприятий по обустройству морских пунктов пропуска приведет к росту туристического потока, развитию международной торгово-промышленной деятельности, к укреплению культурных связей и социально-экономическому развитию данного региона в целом.

Список литературы

1. ВТО. Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. — Июнь 2005.
2. Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э. Л. Лимонов. — СПб.: ИЦ «Выбор», 1997.
3. Прокофьев В. А. Информационные технологии управления перевозками: учеб. пособие для транспортных вузов / В. А. Прокофьев. — СПб., 1998.
4. Patrick M. Alderton Reeds sea transport operation and economics / M. Patrick // Adlard Coles Nautical. — L., 2011. — 324 с.

УДК 338.23

А. А. Бырбыткин,
аспирант,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова;

Г. М. Курошева,
д-р экон. наук, профессор,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ПРОБЛЕМЫ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСНЫХ ПРИЗНАКОВ В ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ANALYSIS OF THE REASONS FOR WORSENING THE STATE OF THE TRANSPORT COMPLEX OF RUSSIA

В статье рассматриваются деятельность транспорта России, в том числе морского и внутреннего водного транспорта, характеристика степени износа всех видов транспорта, а также прослеживается взаимосвязь инвестиционных вложений транспортного комплекса с его малоэффективным развитием.

The article examines the activities of Russian transport, including sea and inland waterway transport, the wear characteristics of all types of transport, and also traced the relationship of investments transport complex with its inefficient development.

Ключевые слова: несостоятельность, фиктивное и преднамеренное банкротство, кризисное состояние, эффективность, транспорт, морской и внутренний водный транспорт, грузоперевозки, грузооборот, износ, инвестиции.

Key words: insolvency, fictitious and deliberate bankruptcy, state of crisis, efficiency, transport, marine and inland water transport, cargo, cargo turnover, depreciation, investments.

В НАСТОЯЩЕЕ время существует потребность в объективной оценке действительного состояния экономики предприятий транспортного комплекса. Особое значение имеет использование научно-объективных методов выявления кризисных признаков (предбанкротственного состояния) в стадии возможного их преодоления.