

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РФ

*В.С. Антонюк, Г.В. Эрлих*

*Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск*

Статья посвящена анализу основных характеристик приграничных территорий Российской Федерации в современных условиях (большой протяженности, усложненности использования транзитных коммуникаций, экономической отсталости регионов и слабой таможенной инфраструктуре). Подчеркивается особая роль инфраструктуры в социально-экономическом развитии приграничных регионов, выделяются ее виды (производственная, информационно-техническая, транспортная, социальная). Анализируются положительные эффекты пограничного пространства (расширение приграничной торговли и занятости, рост ВРП, увеличение фискальной базы, сокращение транзакционных издержек для иностранных инвесторов и пр.). Отмечается, что мировые процессы глобализации привели к негативным процессам развития приграничных территорий, что требует решения задач модернизации инфраструктуры (магистрализации трансграничных путей сообщения, развитие таможенно-логистической инфраструктуры, повышение информатизации и информатизационной прозрачности деятельности таможенных органов и пр.). Предложен программно-целевой подход к управлению таможенной инфраструктурой, в качестве основного элемента которого выступает регулярный мониторинг состояния таможенной инфраструктуры на основе рекомендованных авторами целевых индикаторов.

**Ключевые слова:** приграничные территории, объекты таможенной инфраструктуры, положительные и отрицательные эффекты пограничного пространства, направления совершенствования таможенной инфраструктуры, целевые индикаторы развития таможенной инфраструктуры.

**Приграничные территории** занимают особое положение среди всех территорий страны, поскольку от их состояния зависит не только уровень развития региональной экономики, но и эффективность участия России в мировой экономике.

Исторически сложилось так, что распад СССР в 1991 году привел к значительному увеличению числа пограничных регионов, что выразилось в том, что более половины субъектов РФ оказались приграничными [1]. Общая протяженность государственных границ составляла 61 тыс. км, причем на них не было ни одного пункта пропуска, отвечающего международным стандартам или имеющего необходимые условия для размещения и работы таможенных органов [2].

Основными **формами деятельности приграничных территорий** являются три составляющие [3]:

- решение проблем, связанных с социально-экономическим развитием самого региона;
- совместная деятельность приграничных территорий и федеральных служб, направленная на охрану границ и обеспечение национальной безопасности, а также ликвидацию стихийных бедствий;
- экономическое, технологическое и культурное посредничество во внешнеэкономической деятельности, качество и количественные объемы которого зависят от географического положения региона и его смежных территорий, а также их экономического потенциала, уровня развития про-

изводительных сил, структуры хозяйства, качества трудовых ресурсов и пр.

Одним из важнейших факторов благоприятного социально-экономического развития приграничных регионов является уровень **развития таможенной инфраструктуры**, под которой понимаются составные части общего устройства таможенного дела, носящие подчиненный, вспомогательный характер, способствующие решению задач таможенных органов [4] и выполняющие контролируемую, регулируемую и фискальную функции.

**Объекты таможенной инфраструктуры** целесообразно разделить на четыре группы [2].

Первая – **производственная инфраструктура** – включает те таможенные объекты, которые создают условия для функционирования таможенных органов, помещения товаров под таможенные режимы, а также обслуживания пассажиров. К ним относятся: сеть таможенного обслуживания; служебно-производственные здания; терминалы, пункты пропуска, объекты для специальных видов контроля; здания-склады для таможенных средств, котельные и гаражи; таможенные лаборатории, вычислительные центры; строительно-эксплуатационные организации и пр.

Вторая группа – **информационно-техническая и транспортная инфраструктура** – обеспечивает осуществление таможенных процедур, передачу информации о ходе этого процесса и полученных результатах, а также перевозки посред-

ством транспортных средств. Ее элементами являются: технические средства таможенного контроля; инспекционно-досмотровые кабины; транспортные средства и пр.

Третья группа – **околотаможенная инфраструктура** – объекты сервиса, необходимые для предоставления разнообразных услуг для жителей приграничной территории и нерезидентов, прибывших в регион. Они включают: средства связи; объекты бытового обслуживания; пункты приема платежей; гостиницы; автосервис; аптеки, медсанчасть и пр.

Четвертая группа – **социальная инфраструктура** – объекты, предназначенные для создания условий воспроизводства жизнедеятельности работников таможенных органов и удовлетворения их потребностей в услугах непроизводственного характера: жилые здания; спортивные объекты; образовательные и социально-культурные объекты; объекты медицинского обслуживания и пр.

Таким образом, таможенная инфраструктура на современном этапе представляет собой многоотраслевую социально-экономическую систему, которая решает комплекс задач, связанных с обеспечением стратегических интересов приграничных регионов, так и государства в целом; от ее качества, потенциала и достигнутых мощностей зависит социально-экономическое развитие приграничных территорий, что проявляется в наличии **отрицательных и положительных эффектов**, воздействующих на социальный и хозяйственный комплекс региона.

Среди **положительных эффектов** следует отметить, прежде всего, то, что государственная граница формирует **пограничное пространство**, которое обеспечивает для приграничных областей расширение приграничной торговли и рынка, содействует занятости населения, вызывает стимулы для развития региональной экономики и тем самым вызывает мультипликационный эффект роста валового регионального и национального продукта, что, в конечном итоге, увеличивает собираемость платежей в государственный бюджет.

Далее, возрастает инвестиционная привлекательность приграничной территории для иностранных инвесторов вследствие благоприятных транспортных условий, особенностей инвестиционного климата, низких ставок местных налогов, потенциальной емкости осваиваемого рынка и сокращения транзакционных издержек, связанных с пересечением государственной границы.

При этом следует отметить, что наибольший положительный эффект для экономического развития имеют те регионы, которые располагаются на глобальных коммуникациях и на коммуникациях, обеспечивающих международное региональное сотрудничество. Вместе с тем, для территорий, занимающих тупиковое положение, характерно депрессивное состояние, вследствие чего необхо-

димы федеральные, региональные и отраслевые программы, предполагающие специальные меры их поддержки.

Уникальные мировые процессы глобализации привели к углублению международного разделения труда, а, следовательно, мощному расширению товарооборота, в силу чего возникли **отрицательные эффекты в приграничных регионах**:

– увеличивается транспортная нагрузка на приграничные города;

– появляются чрезмерные встречные товарные потоки;

– сокращаются транзитные возможности приграничного региона;

– усиливается неравномерность инфраструктурного обеспечения между внутренними и приграничными субъектами страны.

Данные проблемы усугубляются тем, что в настоящее время таможенная служба характеризуется слабой технической оснащенностью средствами контроля и связи, которая приводит к увеличению времени для выполнения процедур осмотра, досмотра и пропуска грузов, туристов, прибывших со спортивными, научными, культурными и деловыми целями. Вследствие этого необходимо разработать **направления совершенствования таможенной инфраструктуры**, которая бы отвечала новейшим тенденциям преобразования мира и отвечала бы решению задач по ее модернизации [5].

Первое – **магистрализация трансграничных путей сообщения** – становление и функционирование в транспортных узлах транспортно-логистической инфраструктуры, расположенной за пределами городов в местах, приближенных к государственной границе. Итогом их развития будет являться создание технологических комплексов для оказания транспортно-логистических услуг (железнодорожные и автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, складские и контейнерные терминалы, транспортно-логистические комплексы и пр.) [6].

Второе – **развитие таможенно-логистической инфраструктуры**, т. е. системы таможенных комплексов и терминалов, расположенных на приграничной территории [7].

Третье – внедрение таможенной инфраструктуры, обеспечивающей **повышение информатизации и информатизационной прозрачности деятельности таможенных органов**:

– создание информационных технологий в целях развития единой автоматизированной информационной системы таможенных органов по принципу централизованной обработки данных, сети региональных вычислительных комплексов [8];

– развитие ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети ФТС, в том числе для обеспечения доставки актуальной информации, содержащейся в единой автоматизированной ин-

формационной системе таможенных органов, в режиме времени, близком к реальному, на всех уровнях системы таможенных органов;

– повышение уровня защищенности информационных ресурсов, расширение спектра мер по обеспечению информационной безопасности, в том числе при организации защищенного обмена информацией с федеральными органами исполнительной власти;

– дальнейшее внедрение в таможенные органы аппаратуры радиационного контроля, инспекционно-досмотровых комплексов, с учетом обеспечения интеграции программных средств с единой автоматизированной информационной системой таможенных органов;

– информационно-техническое обеспечение системы управления рисками на основе разработок новых методологических подходов;

– использование информационно-технического обеспечения технологий предварительного информирования таможенных органов и электронного декларирования.

Четвертое – **решение острейших социально-бытовых проблем** для должностных лиц таможенной службы (низкий уровень доступности жилья, недостаточная степень социальной защищенности, отсутствие объектов социально-культурной сферы и пр.) [9].

Управление таможенной инфраструктурой необходимо осуществлять на основе программно-целевого подхода, закономерным этапом которого выступает **регулярный мониторинг состояния таможенной инфраструктуры приграничной территории**.

На наш взгляд, к основным **целевым индикаторам развития производственной таможенной инфраструктуры** следует отнести:

– увеличение площадей объектов таможенной инфраструктуры, относящихся к федеральной собственности, используемых для размещения должностных лиц таможенных органов Российской Федерации, за счет нового строительства;

– доля аэропортов, портов (морских, речных, озерных и т. д.), в которых при перемещении через таможенную границу Российской Федерации ручной клади и сопровождаемого багажа пассажиров применяется «зеленый коридор», в их общем числе;

– пропускная способность вводимых в эксплуатацию автомобильных пунктов пропуска.

Среди **целевых индикаторов развития информационно-технической и транспортной инфраструктуры** целесообразно выделить:

– количество таможенных органов, имеющих достаточную техническую оснащенность для применения электронной формы декларирования.

– доля средств вычислительной техники с характеристиками и сроками эксплуатации, достаточными для бесперебойного функционирования информационных систем в составе единой автома-

тизированной информационной системы таможенных органов, в общем количестве средств вычислительной техники, эксплуатируемых в таможенных органах (должна быть увеличена с 61 % в 2012 году до 84 % к 2020 году) [10];

– отношение количества телекоммуникационных каналов ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети Федеральной таможенной службы, имеющих пропускную способность 2 Мбит/с и более, к общему количеству телекоммуникационных каналов (должно возрасти с 50 % в 2012 году до 90 % к 2020 году) [10];

– доля государственных услуг, предоставляемых в электронном виде в соответствии с административными регламентами, по которым обеспечена возможность их получения в электронном виде, в общем объеме государственных услуг, предоставляемых ФТС (необходимо увеличить с 1 % в 2012 году до 100 % к 2014 году) [10];

– использование должностными лицами таможенных органов единой автоматизированной информационной системы таможенных органов (должно быть увеличено с 30 % в 2013 году до 75 % к 2020 году) [11].

**Итогом эффективности деятельности таможенной инфраструктуры** является:

– предельное время прохождения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру экспорта для товаров, которые не идентифицированы как рисковые поставки, требующие дополнительной проверки (должно сократиться с 72 часов в 2012 году до 2 часов к 2018 году) [10];

– предельное время прохождения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления в отношении товаров, которые не подлежат дополнительным видам государственного контроля и не идентифицированы как рисковые поставки, требующие дополнительной проверки (необходимо уменьшить с 96 часов в 2012 году до 2 часов к 2018 году) [10].

Развитие социальной инфраструктуры предполагает решение социальных проблем, связанных с охраной здоровья, отдыхом и удовлетворением культурных потребностей работников таможни, а также обеспечением социальными благами, жильем и всеми видами довольствия. **Целевыми индикаторами развития социальной инфраструктуры** являются:

– количество должностных лиц таможенных органов, ежегодно проходящих санаторно-курортное лечение;

– количество квартир, ежегодно предоставляемых очередникам таможенных органов по договорам социального найма;

– количество единовременных субсидий на приобретение жилого помещения, выделяемых

федеральным государственным гражданским служащим таможенных органов.

Таким образом, преобразования таможенной инфраструктуры Российской Федерации значительно укрепляют позиции приграничных территорий вследствие увеличения экспорта и импорта, привлечения иностранных инвестиций, активного межграничного сотрудничества предприятий и достижения модернизации отраслевой структуры, что, в конечном итоге, будет способствовать интеграции России в мировое экономическое пространство.

### Литература

1. Снежанова, Л.Н. Приграничное сотрудничество в Российской Федерации / Л.Н. Снежанова. – <http://www.nirsi.ru/80>.
2. Кузнецова, А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства Геоэкономический подход / А.И. Кузнецова. – М.: КомКнига, 2006. – 456 с.
3. Вардомский, Л.Б. Приграничное сотрудничество на «новых и старых» границах России / Л.Б. Вардомский // Евразийская экономическая интеграция. – 2008. – № 1. – С. 90–108.
4. Словарь таможенных терминов. – <http://www.tks.ru/tambook/dict/1000000020#6>.
5. Модернизация таможен / Л.В. Вульф, Х.Б. Сокол; под ред. Х.Б. Сокола. – Т.: АКП, 2014. – 46 с.
6. Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. – [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8017&Itemid=1875](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=8017&Itemid=1875)
7. Шаповалова, И.М. Интеграция таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры в приграничном регионе / И.М. Шаповалова // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 3 (43). – С. 179–181.
8. Афонин, П.Н. Информационные таможенные технологии / П.Н. Афонин. – <http://www.tkod.ru/library/informacionnie-tamozhennie-tehnologii>
9. Немченко, О.А. Оплата труда и социальное обеспечение сотрудников таможенных органов / О.А. Немченко, Е.И. Большакова, С. Евдокимов // Портал научно-практических публикаций. – <http://portalnp.ru/2016/04/3378>
10. Стратегия развития таможенной службы РФ до 2020 года. – [http://www.customs.ru/index.php?id=17220&Itemid=2375&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=17220&Itemid=2375&option=com_content).
11. Изменения, которые вносятся в раздел IV Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. – Утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 612-р.

**Антонюк Валентина Сергеевна.** Доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической теории, региональной экономики, государственного и муниципального управления, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), [antvs@list.ru](mailto:antvs@list.ru)

**Эрлих Галина Викторовна.** Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической теории, региональной экономики, государственного и муниципального управления, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), [g.ehrlih@bk.ru](mailto:g.ehrlih@bk.ru)

Поступила в редакцию 2 декабря 2016 г.

DOI: 10.14529/em160401

## IMPROVEMENT OF THE CUSTOMS INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF DEVELOPMENT OF BORDER TERRITORIES OF THE RUSSIAN FEDERATION

**V.S. Antonyuk, G.V. Erlich**

*South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation*

The article is devoted to analysis of the main characteristics of the border territories of the Russian Federation in modern conditions (long mileage, complexity of use of the transit communications, economic backwardness of territories and weak customs infrastructure). The article emphasizes the role of the infrastructure in socio-economic development of the border region, identifies its types (production, ICT, transport, social). It analyzes the positive effects of the border space (the extension of cross-border trade and employment, GRP growth, the increase of tax base, reduction of transaction costs for foreign investors, etc.). It

is noted that the global processes of globalization have led to negative processes of development of border areas, which requires the solution of problems of modernization of the infrastructure (building of arterial roads within cross-border communications, development of customs and logistic infrastructure, improvement of informatization and informatization of transparency of the activities of customs authorities, etc.). The article proposes the targeted approach to the management of customs infrastructure with regular monitoring of customs infrastructure as the main element of it on the basis of the target indicators recommended by the authors.

**Keywords:** the border area, the customs infrastructure objects, positive and negative effects of the border space, the directions of improvement of customs infrastructure, target indicators of development of infrastructure.

### References

1. Snezhanova L.N. *Prigranichnoe sotrudnichestvo v Rossiyskoy Federatsii* [Cross-border cooperation in the Russian Federation]. Available at: <http://www.nirsi.ru/80>.
2. Kuznetsova A.I. *Infrastruktura: Voprosy teorii, metodologii i prikladnye aspekty sovremennogo infrastruktural'nogo obustroystva. Geoekonomicheskii podkhod* [Infrastructure: Issues of theory, methodology and applied aspects of modern infrastructure development. The geo-economic approach]. Moscow, KomKniga Publ., 2006. 456 p.
3. Vardomskiy L.B. [Cross-border cooperation within the "new and old" borders of Russia / L. B. Vardomskiy]. *Evrasiyskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Eurasian economic integration], 2008, no. 1, pp. 90–108. (in Russ.)
4. *Slovar' tamozhennykh terminov* [Dictionary of customs terms]. Available at: <http://www.tks.ru/tambook/dict/1000000020#6>.
5. Vul'f L.V., Sokol Kh.B. *Modernizatsiya tamozhen* [Modernization of customs]. 2014. 46 p.
6. *Kontseptsiya tamozhennogo oformleniya i tamozhennogo kontrolya tovarov v mestakh, priblizhennykh k gosudarstvennoy granitse Rossiyskoy Federatsii* [The concept of customs clearance and customs control of goods in places close to the state border of the Russian Federation]. Available at: [http://www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8017&Itemid=1875](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=8017&Itemid=1875)
7. Shapovalova I. M. [Integration of customs, logistics and transport infrastructure in the border region]. *Problemy sovremennoy ekonomiki* [Problems of modern economics], 2012, no. 3 (43), pp. 179–181. (in Russ.)
8. Afonin P.N. *Informatsionnye tamozhennye tekhnologii* [Customs information technology]. Available at: <http://www.tkod.ru/library/informacionnie-tamozhennye-tehnologii>
9. Nemchenko O.A., Bol'shakova E.I., Evdokimov S. Oplata truda i sotsial'noe obespechenie sotrudnikov tamozhennykh organov [Remuneration and social security of personnel of customs authorities]. *Portal nauchno-prakticheskikh publikatsiy* [Portal scientific-practical publications]. Available at: <http://portalnp.ru/2016/04/3378>
10. *Strategiya razvitiya tamozhennoy sluzhby RF do 2020 goda* [Strategy of development of customs service of the Russian Federation until 2020]. Available at: [http://www.customs.ru/index.php?id=17220&Itemid=2375&option=com\\_content](http://www.customs.ru/index.php?id=17220&Itemid=2375&option=com_content).
11. *Izmeneniya, kotorye vnosyatsya v razdel IV Strategii razvitiya tamozhennoy sluzhby Rossiyskoy Federatsii do 2020 goda* [The changes made to the section IV of the Development strategy of the customs service of the Russian Federation until 2020]. Approved order of the Government of the Russian Federation of April 15, 2014 No. 612-R.

**Valentina S. Antonyuk**, Doctor of Economics, Professor, Head of the Chair of the Economic Theory, Regional Economy, State and Municipal Management of the SUSU (NRU), Chelyabinsk, Russia, [antvs@list.ru](mailto:antvs@list.ru)

**Galina V. Erlikh**, Ph.D. in Economics, Associate professor of the Chair of Economic Theory, Regional Economy, State and Municipal Management of the SUSU (NRU), Chelyabinsk, Russia, [g.erlikh@bk.ru](mailto:g.erlikh@bk.ru)

Received 2 December 2016

### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Антонюк, В.С. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактор развития приграничных территорий РФ / В.С. Антонюк, Г.В. Эрлих // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2016. – Т. 10, № 4. – С. 7–11. DOI: 10.14529/em160401

### FOR CITATION

Antonyuk V.S., Erlikh G.V. Improvement of the Customs Infrastructure as a Factor of Development of Border Territories of the Russian Federation. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2016, vol. 10, no. 4, pp. 7–11. (in Russ.). DOI: 10.14529/em160401