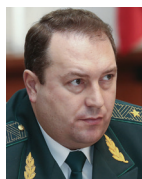


Развитие системы таможенного контроля транспортного потока через Арктическую зону



С. Г. Комличенко,
заместитель
руководителя
Федеральной
таможенной службы

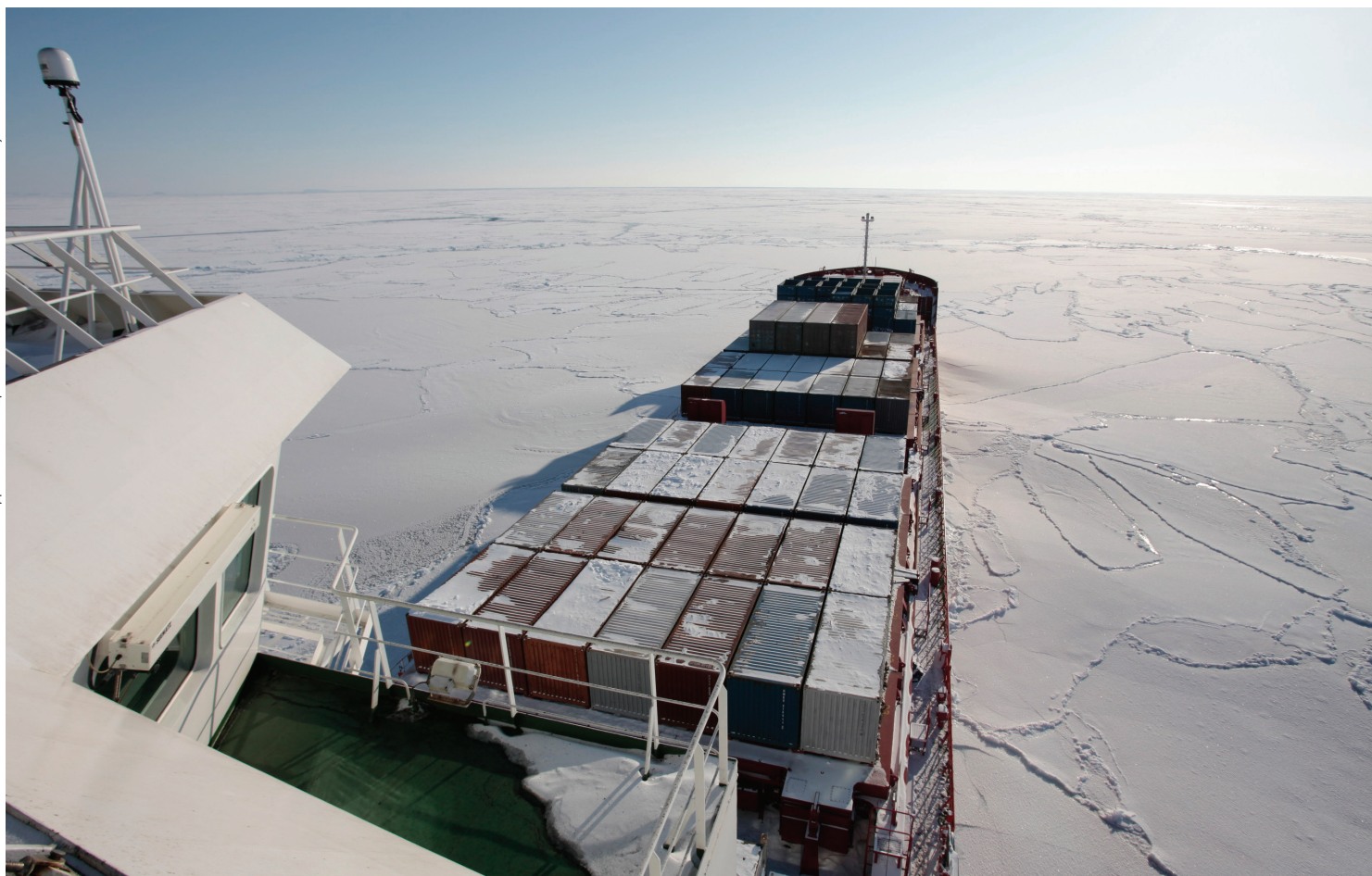
Приоритетным направлением в Арктике определено опережающее развитие транспортной инфраструктуры, которая позволит интегрировать субъекты РФ Арктической зоны в единую транспортную систему и в экономическое пространство страны. Развитие таможенного контроля транспортного потока через Арктическую зону зависит от развитости инфраструктуры пунктов пропуска и близлежащих территорий.

Стратегией развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (утверждена президентом РФ 8 февраля 2013 г. № Пр-232 и разработана во исполнение Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу, утвержденных президентом РФ 18 сентября 2008 г. № Пр-1969;

далее — Стратегия) определены приоритетные направления развития этого региона и обеспечения национальной безопасности. К ним относятся:

- комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны;
- развитие науки и технологий;
- создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;

ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО ЦЕНТРАЛЬНОЙ БАЗОВОЙ ТАМОЖНЕЙ, Н.Н. АЛЕКСЕЕВЫМ



- обеспечение экологической безопасности;
- международное сотрудничество;
- обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы РФ.

Комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ включает, в частности, модернизацию и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, обеспечивающей сохранение Северного морского пути (СМП) как единой российской транспортной магистрали. В этих целях предусмотрено:

- ориентировать развитие Арктической транспортной системы на круглогодичное функционирование;
- реструктуризировать и увеличить объемы грузоперевозок по СМП;
- модернизировать арктические порты и создавать новые портово-производственные комплексы;
- развивать железнодорожную сеть и систему авиационного обслуживания;
- формировать опорную сеть автомобильных дорог и современные транспортно-логистические узлы обеспечения магистральных и международных перевозок;
- технически оснащать и обустроить пункты пропуска через государственную границу РФ в Арктике.

От стратегии к программе

Основной механизм реализации Стратегии – государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена постановлением Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. № 366). Задачи государственной программы следующие:

- усиление координации деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики в Арктике;
- организация мониторинга социально-экономического развития Арктической зоны.

Федеральная таможенная служба (ФТС) России в части компетенции активно участвует в мероприятиях, направленных на решение поставленных задач, в частности:

- в работе Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, в состав которой входит заместитель руководителя ФТС России Р. В. Давыдов;
- в заседании 21 мая 2015 г. Совета МОО «Ассоциация полярников»;

• в рабочем совещании в поселке Сабетта под председательством секретаря Совета Безопасности РФ Николая Патрушева.

В рамках вопроса об организации деятельности Государственной комиссии в соответствии с Положением о Государственной комиссии было принято решение об образовании восьми подкомиссий (рабочих групп) по отдельным направлениям реализации государственной политики РФ в Арктике. В состав трех подкомиссий – по обеспечению национальной безопасности, социально-экономическому развитию и развитию энергетики – входят представители ФТС России.

В целях формирования плана работы рабочей группы «Обеспечение национальной безопасности» по вопросам развития Арктики на 2016 г. ФТС России направлено предложение (письмо в Минобороны России от 23 октября 2015 г. № 01-10/52327) о включении мероприятий по упрощению помещения товаров, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и предназначенных для проведения научно-исследовательских работ в Арктике и Антарктике на некоммерческой основе, а также для обеспечения деятельности научно-исследовательских экспедиций государств – членов ЕАЭС, под специальную таможенную процедуру в части соблюдения запретов и ограничений, установленных правом ЕАЭС.

Участие в инфраструктурных проектах

В соответствии с поручением президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики ФТС России представлены предложения о возможности использования в гражданских целях строящейся взлетно-посадочной полосы на о-ве Земля Александры.

На территории о-ва Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа) нет пункта пропуска. Согласно приказу Росграницы от 16 апреля 2015 г. № 89-ОД, в пределы морского пункта пропуска в морском порту Архангельск включены акватории бухты Северная, залива Дежнева, о-ва Земля Александры, архипелага Земля Франца-Иосифа с использованием только для организации государственного контроля в отношении судна *Sea spirit* и следующих на нем лиц. В 2015 г. были зарегистрированы три случая захода указанного судна. Во всех

случаях должностные лица таможенного органа на борт судна не выезжали (информация для совершения таможенных операций была предоставлена в документальном виде).

В настоящее время транспортное сообщение с архипелагом Земля Франца-Иосифа осуществляется военно-транспортной авиацией Пограничной службы ФСБ России. Время полета из Архангельска до архипелага (расстояние более 2000 км) составляет примерно шесть часов с посадками для дозаправки самолета в Нарьян-Маре и на Новой Земле. Таким образом, доставка должностных лиц таможенных органов до архипелага связана с большими сложностями и находится в прямой зависимости от нерегулярных полетов авиации ФСБ России.

В настоящее время существующая на о-ве Земля Александры взлетно-посадочная полоса используется в интересах Министерства обороны РФ и Пограничной службы ФСБ России. Покрытие полосы грунтовое, и возможность ее использования зависит от погодных условий и времени года. На архипелаге нет необходимой социальной инфраструктуры, т. е. нельзя организовать проживание и питание должностных лиц таможенных органов.

Для использования взлетно-посадочной полосы на о-ве Земля Александры в гражданских целях при международных воздушных перевозках необходимо решить вопросы организации пункта пропуска на территории острова, а также проживания, питания и регулярной (по необходимости) доставки на остров должностных лиц таможенных органов.

Приоритетным направлением в Арктике определено опережающее развитие транспортной инфраструктуры, которая позволит интегрировать субъекты РФ, входящие в Арктическую зону, в единую транспортную систему и экономическое пространство страны. Ключевое значение в развитии Арктической зоны России имеют проекты, реализуемые на территории Ямала. Они отвечают задачам стратегии развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности.

В рамках осуществления государственных функций таможенные органы РФ способствуют обеспечению реализации инфраструктурных проектов, связанных с развитием Арктической зоны. В частности, это проекты по эксплуата-



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО ЦЕНТРАЛЬНОЙ ТАМОЖНЕЙ, И.И. АЛЕКСЕЕВЫМ

предварительных сведений о заходе судов, в отношении которых необходимо проведение таможенного контроля, временное хранение товаров, формирование комплекта документов для декларирования товаров);

- совершения таможенных операций выпуска товаров для внутреннего потребления (определение мест таможенного декларирования товаров, обеспечение возможности применения отдельных таможенных процедур, получение классификационного решения, включение в реестр уполномоченных экономических операторов, решения о возможности и условиях предоставления льгот по уплате таможенных платежей, определение особенностей таможенного декларирования и применения перспективных таможенных технологий).

К числу стратегических приоритетов государственной политики РФ в Арктике относится обеспечение российского присутствия на архипелаге Шпицберген. Постоянное присутствие России, являющейся одним из государств – участников Договора о Шпицбергене 1920 г., в этом регионе способствует обеспечению геополитических интересов нашей страны, укреплению мира и стабильности в Арктике. Стратегия российского присутствия на архипелаге Шпицберген до 2020 г., утвержденная распоряжением правительства РФ от 20 марта 2012 г. № 356-р, предусматривает оптимизацию и диверсификацию российской деятельности на архипелаге Шпицберген. Один из наиболее эффективных и соответствующих национальным интересам РФ вид деятельности – развитие фундаментальных и прикладных научных исследований.

Головной российской организацией, осуществляющей хозяйственную дея-

ции Приразломного нефтяного месторождения, расположенного на континентальном шельфе в Печорском море; созданию мощностей по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа на основе ресурсной базы Южно-Тамбейского месторождения; проектированию и строительству морского порта в поселке Сабетта и строительству танкерного флота ледокольного класса, осуществляемые в рамках инвестиционного проекта ОАО «Ямал СПГ».

В рамках реализации системы мер государственной поддержки и стимулирования хозяйствующих субъектов в области освоения ресурсов углеводородов администрация Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Ямал СПГ» и Уральское таможенное управление в 2014 г. утвердили дорожную карту таможенного администрирования реализации инвестиционного проекта ОАО

«Ямал СПГ». В рамках указанной дорожной карты Ямало-Ненецкая таможня осуществляет соответствующие мероприятия на этапах:

- прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС (организация представления в Ямало-Ненецкую таможню

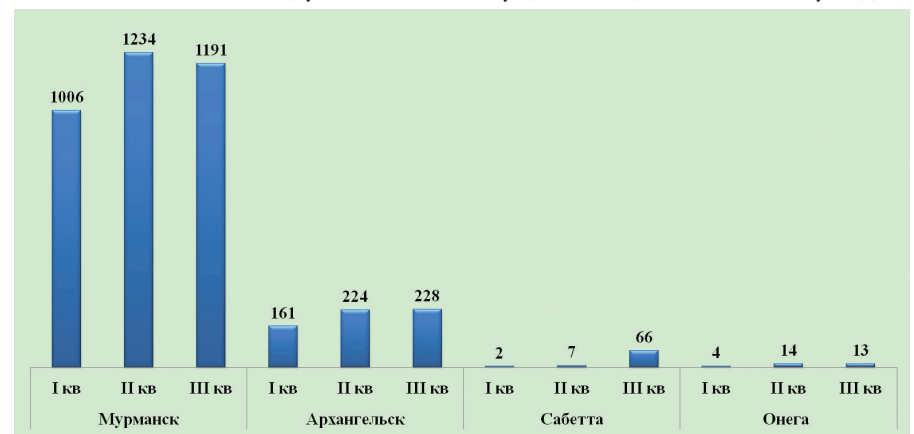


Рис. 1. Перемещение грузовых транспортных средств через морские пункты пропуска в Арктической зоне в 2015 г. (ед.)

тельность на архипелаге Шпицберген, является ФГУП ГТ «Артикуголь». Основная научная инфраструктура и оборудование находятся в пос. Баренцбург. По данным информационной системы таможенных органов в 2015 г. в адрес российского рудника «Баренцбург» ФГУП ГТ «Артикуголь» экспортировано 1726,79 т товаров общей стоимостью 15080,44 тыс. долларов США. В частности, к указанным экспортированным товарам относятся вертолет гражданский, спасательные надувные плоты, инструменты и приспособления, оборудование и запасные части к нему, топливо, пищевые продукты и предметы одежды.

Инфраструктура пунктов пропуска

В соответствии с Федеральным законом от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», таможенные органы находятся в пунктах пропуска через государственную границу РФ. В Арктической зоне РФ установлен 21 пункт пропуска: 12 морских, 6 воздушных и 3 автомобильных.

Из морских пунктов пропуска наиболее загружен морской порт Мурманск (рис. 1). За три квартала 2015 г. через него переместились 3431 грузовое транспортное средство и 22 пассажирских транспортных средства. Далее по загруженности следует морской порт Архангельск. Отметим, что его загруженность в пять раз меньше загруженности морского порта Мурманск. Затем следуют морской порт Сабетта и морской порт Онега. В остальных морских пунктах пропуска практически нет транспортного потока.

Из воздушных пунктов пропуска лидирующую позицию по количеству пассажирских транспортных средств занимает аэропорт Варандей (рис. 2). За три квартала 2015 г. через него переместились 456 пассажирских транспортных средств. Далее следуют аэропорты Архангельск и Мурманск (364 и 238 пассажирских транспортных средств, соответственно).

Из автомобильных пунктов пропуска Арктики лидирующую позицию по количеству перемещаемого транспортного потока занимает пункт пропуска Борисоглебск (рис. 3). Через него за три квартала 2015 г. переместились 793 грузовых транспортных средства, 1965 пассажирских транспортных средств и 76 564 легковых транспортных средств.

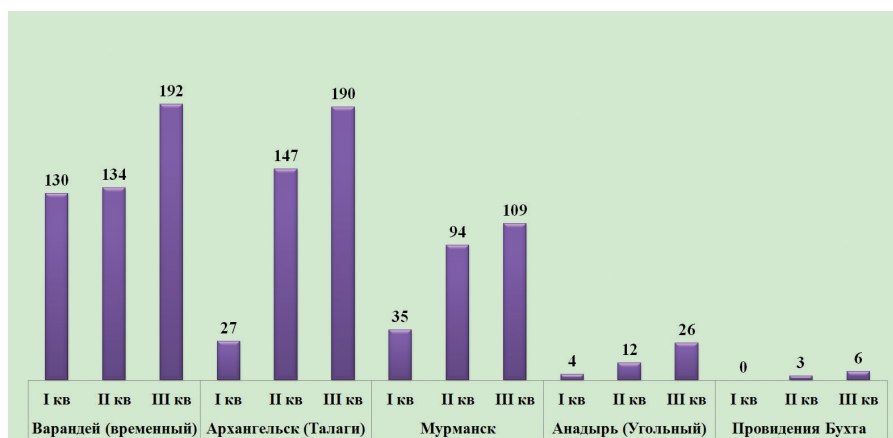


Рис. 2. Перемещение пассажирских транспортных средств через воздушные пункты пропуска в Арктической зоне в 2015 г. (ед.)

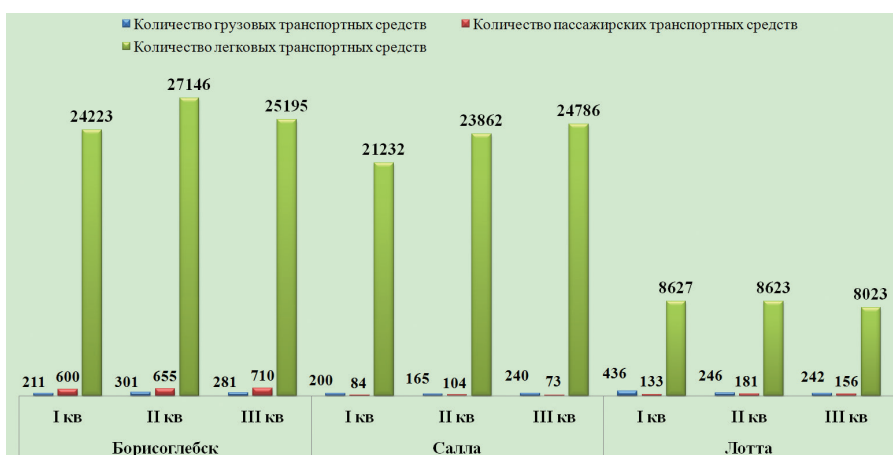


Рис. 3. Перемещение транспортных средств через автомобильные пункты пропуска в Арктической зоне в 2015 г. (ед.)



Рис. 4. Пункты пропуска в Арктической зоне Российской Федерации

Таким образом, развитие таможенного контроля транспортного потока, проходящего через Арктическую зону РФ, напрямую зависит от инфраструктуры пунктов пропуска и близлежащих территорий (железнодорожной сети, подъездных дорог), погрузочно-разгрузочных возможностей портов, об-

устроенности и оснащённости пунктов пропуска (рис. 4). Немаловажную роль играет развитие социальной инфраструктуры региона.

ФТС России готова и в дальнейшем принимать активное участие в мероприятиях, направленных на развитие Арктической зоны РФ.