

**А.А. ЛЕЛИКОВ**

**заместитель генерального директора по производству, ООО  
"Внуково-Карго"**

**СИСТЕМА «ЕДИНОГО ОКНА» КАК ПРИНЦИП  
РАБОТЫ В ВОЗДУШНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА  
ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РФ**

Уважаемые дамы и господа, уважаемые участники конференции.

Прежде всего, хотел бы поблагодарить организаторов конференции за приглашение принять участие в её работе, и за возможность выступить перед высокими гостями и участниками конференции.

Представляя грузовой комплекс международного аэропорта Внуково в лице руководителя нового грузового терминала, хотел бы остановиться на специфике применения принципа «единого окна» в воздушных пунктах пропуска через государственную границу РФ. Я думаю, что, говоря о «едином окне», мы имеем в виду не только проблемы государственных контролирующих органов и участников таможенного союза. То, как понимается термин «единое окно» грузовыми агентами, консолидаторами или форвардерами в таможенном плане, уже сейчас частично применяется на грузовом терминале ООО «Внуково-Карго».

В соответствии с Правилами осуществления контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства от 20 ноября 2008г. № 872, в воздушных пунктах пропуска при прибытии лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных на территорию РФ последовательно осуществляются следующие виды контроля: санитарно-карантинный; пограничный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный и таможенный.



При убытии осуществляются те же виды контроля, однако их последовательность другая.

Этим же Постановлением впервые в законодательном порядке было введено определение и применение принципа «единого окна» (однократное предоставление информации о лицах, транспортных средствах, товарах и животных) при осуществлении контроля в пунктах пропуска, в том числе в воздушных. При прибытии воздушных судов или грузов перевозчик или лицо, действующее от его имени, предоставляет должностному лицу таможенного органа документы, необходимые для осуществления всех видов контроля, перечисленных мною выше.

Достижение целей применения принципа «одного окна», направленных на минимизацию времени проведения государственного контроля в пунктах пропуска, исключение дублирования функций и действий контрольных органов, даст возможность резко увеличить пропускную способность и грузопотоки, следующие через пункты пропуска, что наиболее актуально для воздушных пунктов пропуска международных аэропортов.

Говоря о «Едином окне» я представляю следующую картину: В любой точке таможенного союза, любой участник внешнеэкономической деятельности имеет возможность узнать в подробностях не только о том, где сейчас находится его груз. Этот принцип уже довольно давно применяется компаниями-консолидаторами и грузовыми авиакомпаниями, когда по номеру грузовой авианакладной имеется возможность узнать статус груза.

Я имею ввиду несколько другое. Ещё до отправки своего груза отправитель, войдя в это «единое окно», может «увидеть», какие возможности, мощности, варианты доставки, виды транспорта имеет тот пункт назначения, куда планируется отправка его груза. Где и как расположены таможенные пункты пропуска, с какими видами грузов они работают, каковы таможенные процедуры, какова стоимость обработки, хранения и таможенной очистки грузов.

Работая в области грузовых авиаперевозок и будучи практиком, беру, в качестве примера, аэропорты московского авиаузла.

Объединенные единой информационно-технологической системой, аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково и их грузовые терминалы могут дать подробную информацию о грузах, уже находящихся в каждом аэропорту, о загруженности пунктов пропуска, о свободных объемах и ресурсах складов, о возможностях технического обеспечения, наличии персонала и специального оборудования. Исходя из этого, возможно формирование рекомендаций отправителям - в какой из указанных аэропортов и грузовых терминалов можно и нужно отправлять груз именно его характера, объема и веса, даются варианты мультимодальных перевозок в случае, если аэропортом назначения являются аэропорты России или аэропорты дальнего и ближнего зарубежья.

Грузовые авиаперевозки - это лишь небольшие кирпичики, которые являются составной частью тематики называемой «единым окном». К сожалению, в настоящий момент каждый аэропорт, каждый грузовой терминал работают обособленно. Но это – объяснимо: аэропорт это место базирования для

определенной группы авиакомпаний. Было бы нелогичным заставлять авиакомпанию менять аэропорты, исходя из интересов клиентов или самих аэропортов. Любой аэропорт имеет то, что он заслужил: имеющиеся возможности данного аэропорта, включая взлетно-посадочные полосы, стоянки, перронное оборудование, уровень подготовки обслуживающего персонала и т.д.

Да и сами аэропорты не имеют право указывать авиакомпаниям, куда им летать. Лишь качество обслуживания и имеющиеся возможности могут быть приглашающим жестом аэропорта для авиакомпании.

Некоторым исключением является небольшое число авиакомпаний, которые используют два, а очень редко – три, аэропорта московского авиаузла для выполнения своих рейсов по разным направлениям. Скажем, авиакомпании «Полет» или «Эйр Бридж Карго» могут доставить груз или в Домодедово или в Шереметьево или во Внуково.

Здесь, как мне кажется, наблюдается зеркальное отображение идеи «единого окна», но пока по инициативе клиента, который имеет предыдущий опыт и знает возможности грузовых терминалов в этих аэропортах.

Поэтому он учитывает интересы грузополучателя: скажем, расположение складов получателя в непосредственной близости от какого-то из этих аэропортов. То есть в данном случае происходит стихийный процесс создания информационного пространства без участия остальных действующих лиц, находящихся в этом пространстве.

Вопрос продолжения транспортировки груза, если это груз трансфертный, опять же остается проблемой отправителя: он или не имеет выбора, или не имеет достаточной информации о возможностях аэропорта трансферта и грузового терминала.

Хочу быть объективным. Изложенное выше видение «единого окна» в отношении аэропортов предполагает их относительное равенство по возможностям. А они на сегодняшний день разные. Также очень важным является пара «аэропорт - грузовой терминал». Не буду оценивать аэропорты Домодедово или Шереметьево.

А вот что касается пары «аэропорт-терминал» Внуково, то здесь возникла интересная ситуация. Будучи современным и развивающимся аэропортом - международный аэропорт Внуково не может обеспечить возможности грузового терминала, каковым является сегодня ПГК «Внуково-Карго».

По своим технико-экономическим показателям почтово-грузовой комплекс международного аэропорта Внуково - один из крупнейших авиагрузовых логистических центров в России.

Благодаря высокой технической оснащенности грузовой комплекс может обрабатывать любые виды грузов: скоропортящиеся, ценные, дипломатические, опасные, живые животные и другие виды, требующие особых условий при транспортировке, хранении и обработке. Значимым преимуществом комплекса является минимальное расстояние от здания грузового комплекса до стоянок воздушных судов, что существенно сокращает время транспортировки, погрузки и разгрузки грузов. Особенностью комплекса является и то, что зоны обслуживания грузов внутренних и международных воздушных линий находятся в одном корпусе. С точки зрения логистики, т.е. возможности доставлять или отправлять грузы, то географическое расположение комплекса можно считать условно идеальным: терминал находится между двумя федеральными трассами - Киевское и Боровское шоссе, всего в нескольких километрах до Московской кольцевой автодороги, имеются подъездные железнодорожные пути. Можно пошутить - осталось только проложить водный канал до порта шести морей, как иногда называют Москву.

Почтово-грузовой комплекс, оператором которого является ООО «Внуково-Карго», – это многофункциональный офисно-складской комплекс общей площадью более 56000 кв. м со встроенным двухуровневым грузовым терминалом. На базе комплекса создана модель, обеспечивающая размещение и работу государственных служб, и агентских структур в едином производственном комплексе, что позволяет оперативно решать весь спектр задач, связанных с перевозкой и обработкой грузов.

Однако, как было сказано ранее, недостаточное количество рейсов грузовых авиакомпаний, а также малое количество широкофюзеляжных пассажирских самолетов выполняющих рейсы в международный аэропорт Внуково, является сдерживающим фактором работы грузового терминала.

Как говорилось в известной кинокомедии - «... есть желание, но нет возможности...».

Понятно, что при такой ситуации, равноправное участие грузового терминала аэропорта Внуково в информационно-технологическом пространстве «единого окна» затруднительно. Видимо, для всесторонней и качественной работы «единого окна», процесс достижения равенства возможностей аэропортов должен несколько опережать процесс создания этого «окна».

В заключение хотел бы высказать такую мысль:

При реализации проекта «единое окно» учесть необходимость создания структуры с функцией координации и распределения грузовых потоков в Московском авиаузле, а самое главное - создание такого продукта как «полный» пакет информационно-технологических услуг для грузовой клиентуры.

«Полный» пакет - это планирование, стратегия, расширение товарооборота, увеличение грузопотоков, это прозрачность ведения бизнеса, всё то, что требуется для упрощения процедур торговли, а значит - полная загруженность грузовых терминалов Московского авиаузла.

Благодарю за внимание.

Спасибо.