

УДК 338

Ю.С. Залетов

В.Н. Остапчук

ВОПРОСЫ ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ГРУЗОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОВАЙДЕРОВ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье рассматривается значение овладения процессом таможенного оформления экспортно-импортных грузов современными организациями, оказывающими комплексные услуги на рынке международных грузоперевозок – логистических провайдеров. Изучается краткая история становления работы логистических провайдеров в транспортной отрасли. Акцентируется внимание на аспекте международных грузоперевозок железнодорожным транспортом, представлены предложения по развитию направления таможенного оформления товаров в системе логистических провайдеров.

Ключевые слова: индекс логистики, таможенное оформление, логистический провайдер, железнодорожный транспорт.

Yuriy Zaletov

Vasily Ostapchuk

CUSTOMS CLEARANCE ISSUES CONCERNING MANAGEMENT OF LOGISTICS PROVIDER ACTIVITIES IN RAILWAY TRANSPORTATION

Annotation. The article examines the significance of mastering the customs clearance of export and import cargoes by existing companies providing comprehensive services on the international freight market – logistics providers. The study covers the brief history of logistics provider work formation in the transportation industry. The focus is on the international rail traffic aspect. The paper gives suggestions on the customs clearance development in the system of logistics providers.

Keywords: logistics performance index, customs clearance, logistics provider, railway transport.

Обратиться к теме, заявленной в публикации, авторов данной статьи побудили актуальные вопросы международной транспортировки грузов, обсуждаемые на информационном портале «РЖД-Партнер». Генеральный директор АНО «Институт исследования проблем железнодорожного транспорта» Павел Иванкин в сентябре с. г. отметил, что Всемирный банк понизил рейтинг российских логистов на 9 пунктов ниже уровня 2015 г. [6]. Индекс эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) Всемирный банк рассчитывает из нескольких составляющих, важнейшими из них являются: эффективность таможенного оформления, качество торговой и транспортной инфраструктуры, степени обновления учебных программ с учетом практического обучения и внедрение ИТ-технологий в логистической сфере.

Логистика (в развернутом понимании термина) – наука об управлении материальными потоками и связанными с ними информационными и финансовыми потоками в определенной микро, мезо или макро экономической системе для достижения поставленных перед нею целей с оптимальными затратами ресурсов [8]. Термин «логистика» с позиции транспортной отрасли экономики следует понимать как инструментарий интегрированного управления потоками материальных ресурсов, незавершенного производства, готовой продукции, а также связанной с этим информации, финансов и услуг, способствующий достижению корпоративных целей организации бизнеса с оптимальными затратами ресурсов [3].

В 2003 г. в России приняты Федеральные законы «О железнодорожном транспорте в РФ», «О

транспортно-экспедиционной деятельности». Самые главные изменения, которые принесли эти законодательные акты в отрасль международных грузоперевозок на железнодорожном транспорте, заключаются в том, что ведущие экспедиторские компании не просто оказывают услуги, которые сопутствуют перевозкам по российским железным дорогам, но и налагают на себя обязательства доставить груз, и сами приобретают статус перевозчика. Таким образом, на отечественном железнодорожном транспорте в начале 2000-х гг. начинают свою деятельность коммерческие организации, оказывающие услуги в сфере логистики, выполняющие отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, управление заказами, физическое распределение) и осуществляющие интегрированное управление транспортными цепочками предприятия клиента. Данные предприятия получили свое название – логистические провайдеры или в отечественных источниках – операторы [5].

На современном этапе развития транспортной отрасли различают следующую классификацию логистических провайдеров: 1PL, 2 PL, 3 PL, 4 PL, 5 PL. Термин PL (от англ. «party of logistics») следует перевести как компанию или делового партнера, которая берет на себя функцию по выполнению логистических операций [2]. Первый этап в развитии логистических провайдеров уровня 1PL пришелся на период 1970–1980 гг. Значительная роль в организации нормативно-правовой основы функционирования логистических провайдеров принадлежит Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). Главная цель ФИАТА – обеспечение интересов экспедиторов на международном уровне путем внедрения стандартных экспедиторских документов, стандартных торговых условий, профессионального обучения работников отрасли на международном уровне, поиска практического решения технических вопросов сопровождения грузов [1]. Именно под воздействием практической работы членов данной ассоциации крупные участники экспедиторского рынка стали превращаться в логистических провайдеров. Например, под эгидой ФИАТА разработан образец договора мультимодальной перевозки (коносамент) и типового договора по такой перевозке еще в 1970 г. Данный этап характеризуется тем, что предприятия решали логистические задачи собственными силами. То есть транспортные средства, складские помещения, персонал предоставлял в основном владелец груза, а предприятие-посредник оказывало отдельные услуги: транспортировка, документальное сопровождение операций, таможенное оформление.

Второй уровень логистического провайдера – Second Party Logistics 2PL, закладывает принцип возможности оказания компанией традиционных услуг по транспортировке и управлению несложными складскими операциями. Стоит отметить, что логистические услуги сравнительно молодой бизнес. Специалистами по логистике железнодорожного транспорта, отмечается, что развитие логистических операторов в РФ идет экстенсивным путем, т. е. из большого числа предприятий, которые начинают работу в данной отрасли, остается в действующем состоянии крайне небольшое количество организаций [4].

В связи с расширением и постоянным изменением направлений рынка международных грузоперевозок появляются более качественный уровень функционирования компании логистического оператора – 3PL. Данное предприятие представляет собой аутсорсинговую компанию, которая предоставляет услугу по доставке груза по принципу «от двери до двери», но в ее задачу не входит менеджмент грузовых потоков, здесь по-прежнему остаются на ведущих позициях грузоотправитель и грузополучатель. В функции 3PL-провайдера входят организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка экспортно-импортной документации, обработка груза и доставка конечному потребителю. Поскольку решающую роль в управлении грузом в компании-провайдере уровня 3PL играет грузоотправитель и грузополучатель, в соответствии с задачами современной практики транспортной отрасли появляются логистические провайдеры уровня 4 PL.

Впервые термин 4 PL зарегистрирован в 1996 г. консалтинговой компанией Andersen Consulting, в настоящее время носит название Accenture. Суть преимущества провайдера уровня 4 PL состоит в том, что он является менеджером цепочки поставок, которая объединяет ресурсы, мощности, технологические цепочки одного предприятия с другим. 4 PL-провайдеры связаны с процессом производства обслуживаемых ими компаний.

В структуре ПАО «РЖД» с 2012 г. успешно работает консалтинговая фирма GEFCO, которая полностью соответствует уровню логистического провайдера 4 PL. Данная организация создана на базе концерна Peugeot–Citroen в середине прошлого века и представляет собой крупную логистическую компанию мирового уровня. Данное предприятие может эффективно объединять мощности подразделений ПАО «РЖД» (ОАО «РЖД-Логистика», Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом) для эффективного решения задач не только по транспортировке грузов, но и по таможенному оформлению экспортно-импортных товаров. Например, по созданию временных зон таможенного контроля для импортных грузов на территории железнодорожных станций и прилегающих к ним территорий и согласует эту операцию с контролирующим таможенным органом. Поскольку тема, заявленная в статье, напрямую касается роли организации процесса таможенного оформления перевозимых грузов, авторы публикации заявляют основную проблему – какова роль процесса таможенного оформления товаров и транспортных средств в работе логистических провайдеров, функционирующих на железнодорожном транспорте, а также какое значение наличие функции таможенного оформления грузов имеет в повышении уровня логистической компании-провайдера?

В течение предыдущих 2–3 лет таможенными органами РФ и ПАО «РЖД» внедрены в практику международных грузовых перевозок инновационные методы и приемы работы с иностранными грузами в соответствии с Программой инновационного развития ПАО «РЖД» и Стратегией развития таможенной службы РФ до 2020 г. Успешно применяется электронный документооборот между крупными участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД), перемещающими грузы по железной дороге и таможенными органами в соответствии с Правилами перевозок экспортно-импортных грузов на железнодорожном транспорте, с 1 октября 2014 г. действует предварительное информирование о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом на территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) (когда участники внешнеэкономической деятельности представляют в электронном виде накладную, счет-фактуру и упаковочный лист на иностранный товар задолго до прибытия на границу ЕАЭС такого товара), совершенствуется и развивается использование комплексного программного средства «Временное хранение» на железнодорожных станциях и таможенных постах при помещении товаров на временное хранение иностранных товаров.

Основным недостатком, который отмечается экспертами по международным перевозкам грузов на железнодорожном транспорте, является большое количество времени, затраченное на прохождение таможенных операций, что неизбежно приводит к удорожанию стоимости международной грузоперевозки. Также отмечается, что в подобных издержках, зачастую ответственность лежит и на декларантах, осуществляющих таможенное оформление экспортно-импортных грузов [7]. В диссертационной работе С. Б. Лёвина одним из примеров перехода логистического провайдера на более высокий уровень представлена ситуация, когда кроме подготовки документов на экспортно-импортный груз провайдер может предоставить услугу по таможенному оформлению такого товара [4].

С учетом вышесказанного, авторы статьи считают необходимым сделать следующие выводы.

1. Для развития отечественного рынка логистических провайдеров и повышения их уровня в соответствии с международной градацией (1PL, 2 PL, 3 PL, 4 PL, 5 PL) данным организациям, особенно перемещающим грузы по железной дороге, следует развивать направление по предоставлению функции таможенного оформления экспортно-импортных товаров, разумеется при наличии спрогнозирован-

ного спроса на такую услугу и качественного расчета экономической целесообразности. 2. Сотрудничество специалистов, работающих в штате компаний – логистических провайдеров высокого уровня, работников ПАО «РЖД», должностных лиц таможенных органов позволит выработать эффективные алгоритмы совместной работы и определить направления для своевременного и превентивного профессионального обучения вышеперечисленных должностных лиц актуальным изменениям в обстоятельствах работы транспортной отрасли. Организованная работа, в соответствии с обозначенными выводами в итоге публикации, позволит повысить место РФ согласно индексу LPI Всемирного банка и может послужить для дополнительного привлечения инвестиций в отечественную экономику.

Библиографический список

1. Арсенов, В. И. Международные транспортные организации / В. И. Арсенов [и др.] – М. : Транспорт, 1985. – С. 468.
2. Боцвин, Д. В. Концептуальная модель организации перевозочной деятельности контейнерной компании // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2010. – № 4(40) – С. 80–87.
3. Дыбская, В. В. Логистика / В. В. Дыбская. – М. : Эксмо, 2008. – 944 с.
4. Лёвин, С. Б. Организация функционирования контейнерных компаний в транспортной системе на основе современных логистических информационных технологий: дис. ... докт. техн. наук / С. Б. Лёвин. – М., 2016.
5. Мамаев, Э. А. Логистические провайдеры в транспортной системе / Э. А. Мамаев, Е. А. Чеботарева. – Ростов н/Д. : Росжелдор, 2011. – 122 с.
6. Почему Всемирный банк понизил российских логистов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/pochemu-vsemirnyy-bank-ponizil-rossiyskikh-logistov/?sphrase_id=2451 (дата обращения : 22.10.2016).
7. Таможенная корректировка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.rzdpartner.ru/other/news/tamozhennaiakorrektirovka/?sphrase_id=241 (дата обращения : 22.10.2016).
8. Тюрин, С. Б. Логистика / С. Б. Тюрин, А. Д. Бурыкин. – Ярославль : ЯФ АТиСО, 2013. – 288 с.