

Таможенные технологии и эффективность перевозок



Е. Ю. Тимофеева,
канд. экон. наук,
доцент кафедры
менеджмента таможенного
и страхового сервиса
Санкт-Петербургского
государственного
экономического
университета

Каким образом можно оценить эффективность деятельности таможенных органов на основе показателей, характеризующих эффективность работы потребителей таможенных услуг? Хорошую методологическую базу для поиска решений в этой области дают принципы транспортной логистики. Таможенные операции можно рассматривать в качестве звена транспортно-логистического процесса, что позволяет систематизировать и анализировать воздействие скорости проведения таможенных операций на деятельность различных групп хозяйствующих субъектов, задействованных в процессе перемещения товаров.

Окончание.

Начало в «Транспорт РФ» № 5 (49)

Схема логистического процесса проведения внешнеторговых операций и место в них подразделений, оказывающих таможенные услуги (рис. 1), демонстрируют два варианта реализации таможенных операций:

- традиционный в последовательности, предусмотренной законодательством для работы с бумажными документами [1, 2];

- при использовании технологии удаленного выпуска.

Анализ направлений перемещения товаров с использованием двух разных таможенных технологий позволяет определить в каждом случае набор необходимых операций и затраты времени на их совершение.

Полная структура временных затрат на реализацию последовательно выполняемых таможенных операций включает:

- операции на таможенной границе, связанные с подачей уведомления, оформлением процедуры таможенного транзита или другой таможенной процедуры, а также досмотром и, возможно, размещением на складе временного хранения (СВХ);
- операции в таможне назначения, где осуществляются операции по закрытию доставки товаров и декларированию, размещению на СВХ, досмотру (если товар не был выпущен на основе технологии удаленного выпуска в пограничном пункте пропуска);
- операции по транспортировке товара, находящегося под таможенным контролем;
- хранение товара на складе временного хранения или таможенном складе;
- время на подготовку недостающих документов;
- время на уточнение параметров таможенной стоимости и таможенных платежей, подлежащих уплате.

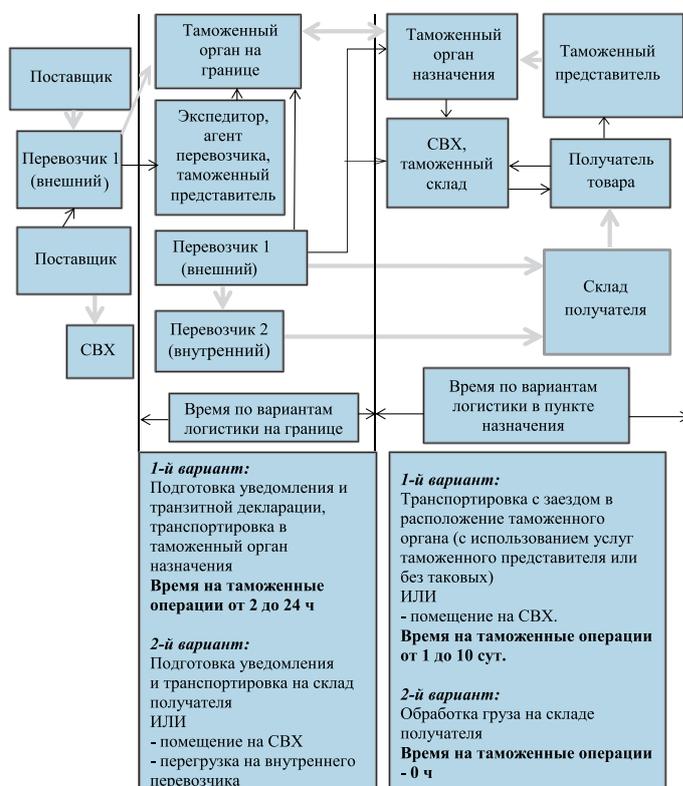


Рис. 1. Операции с товаром и затраты времени на перемещение товаров при различных вариантах реализации таможенных операций.

Условные обозначения:

- первый (традиционный) вариант реализации таможенных операций;
- ➔ второй вариант реализации таможенных операций, основанный на электронном обмене данными между внутренней и пограничной таможнями при удаленном выпуске

раций позволяет значительно сократить сроки доставки товара от отправителя к потребителю за счет:

- сокращения времени реализации таможенных операций на границе при подаче электронного уведомления (15 мин вместо 2 ч);
- отсутствия таможенных операций в месте доставки товара при использовании технологии удаленного выпуска, когда информация для выпуска товара по существу подана до прибытия транспортного средства (ТС) перевозчика и товар может быть доставлен непосредственно на склад получателя.

Если документы, полученные пограничной таможней из таможни, в которой подана декларация на товар, не вызывают сомнений и не подлежат дополнительному контролю, то после обмена информацией с таможенным органом назначения товар считается выпущенным. Дальнейшая транспортировка товара может осуществляться либо на ТС международного перевозчика, доставившего товар в пограничную таможню, либо после перегрузки – на ТС перевозчика, осуществляющего внутренние перевозки, или ТС получателя товара.

При перегрузке на другое ТС либо при выгрузке товара на СВХ в пограничном пункте пропуска для транспортных организаций существенно сокращается маршрут поставки, что позволяет увеличить оборачиваемость ТС.

Как видно из приведенных выше схем, варианты реализации таможенных операций могут существенным образом различаться по срокам проведения у разных участников процесса движения международных грузов. В данном случае рассмотрены две схемы взаимодействия перевозчика с органами таможни. На самом деле вариантов реализации таможенных операций с учетом многообразия таможенных процедур и особенностей декларирования товаров (подача временной, неполной и др. деклараций) может быть многократно больше.

Анализ структуры затрат времени на таможенные операции показывает, что их длительность зависит не только от оперативности работы подразделений таможни, но и от качества логистики, правильно выбранного участником внешнеэкономической деятельности (ВЭД) маршрута следования груза, корректности оформления контракта и сопроводительных документов. Причиной

затягивания сроков проведения таможенных операций могут стать следующие ошибки на этапе подготовки сделки:

- неправильное определение таможенной стоимости и отсутствие или некорректное заполнение документов, подтверждающих величину таможенной стоимости;
- неверное определение кода товара;
- отсутствие разрешительных документов (лицензий, сертификатов);
- неправильный расчет таможенных платежей;
- неудачный выбор маршрута для транспортировки товара от таможни отправления до таможни назначения;
- выбор неэффективного варианта реализации таможенных операций.

Факторы, определяющие скорость проведения таможенных операций, приведены на рис. 2.

На основе статистики о сроках проведения операций при различных вариантах технологии перемещения товара и реализации таможенных операций возможно исчисление значений средневзвешенных показателей по следующим группам:

- средневзвешенный срок проведения операций по уведомлению таможенного органа;
- средневзвешенный срок проведения операций по оформлению процедуры транзита;
- средневзвешенный срок проведения операций по декларированию товаров, в том числе при проведении всех операций по декларированию товаров в таможне назначения, либо при удаленном выпуске.

Технология проведения таможенных операций воздействует на формирование финансовых затрат предприя-

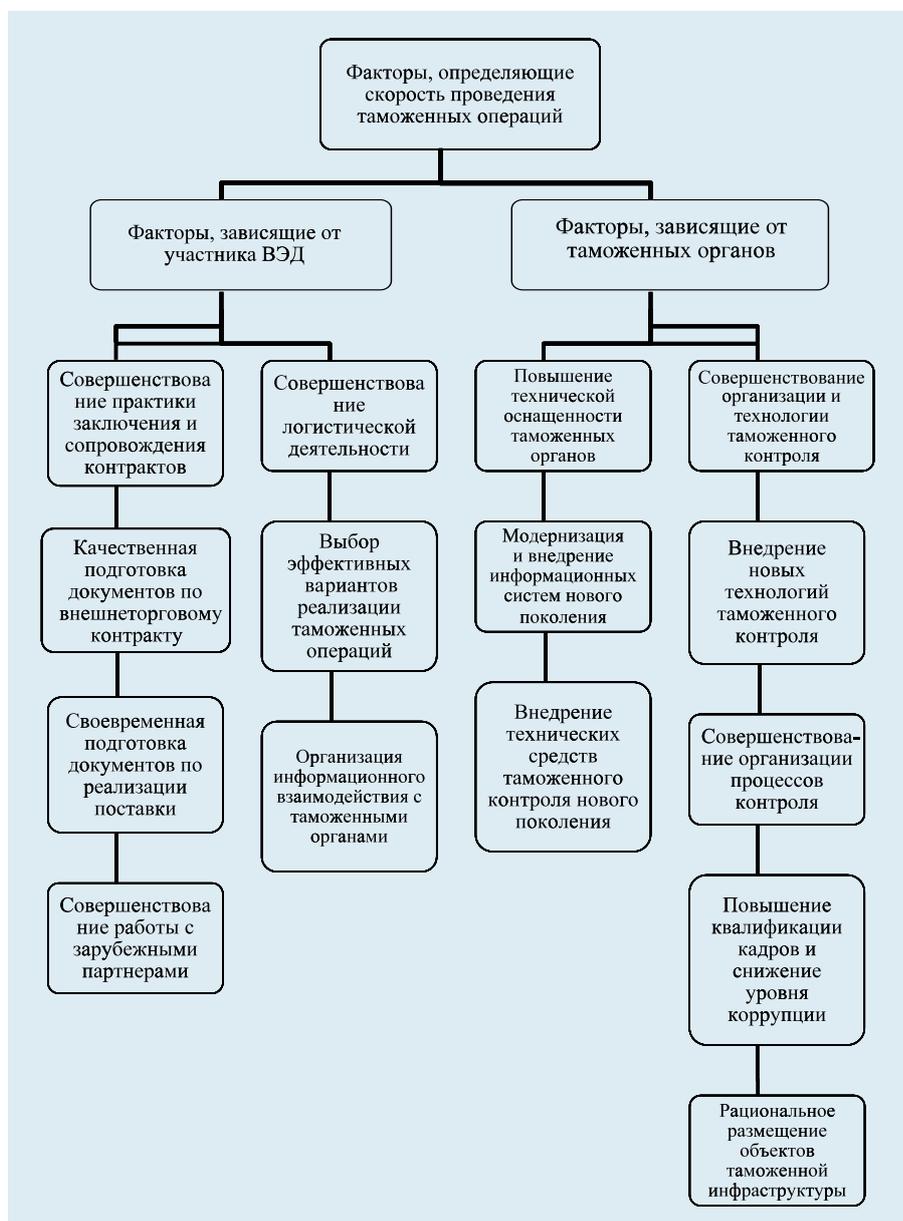


Рис. 2. Факторы, определяющие скорость проведения таможенных операций

тий и организаций, участвующих в перемещении товаров, двумя способами:

- прямо – в результате оплаты предусмотренных законом услуг (СВХ, таможенного представителя и т. п.);
- косвенно – в результате увеличения скорости оборота материальных активов при сокращении сроков проведения таможенных операций.

Выбор наиболее эффективной таможенной процедуры, грамотные подготовка и сопровождение внешнеторговой сделки существенно влияют на объем затрат участника ВЭД, в состав которых могут включаться затраты:

- на услуги таможенного представителя;
- размещение товара на складах временного хранения;
- таможенное сопровождение.

Возможны сверхнормативные затраты, связанные:

- с простоем транспортных средств, выполнением погрузо-разгрузочных работ при досмотре и с перемещением товара в зону досмотра;
- проведением независимой экспертизы (в случае оспаривания позиции таможенных органов);
- оплатой штрафов, пени за несвоевременную оплату пошлин и налогов.

Расчет времени на проведение таможенных операций может быть произведен следующим образом:

$$T_o = \frac{\sum_k \binom{n}{k} t_{y_i} \times k y_i}{\sum_k \binom{n}{k} k y_i} + \frac{\sum_k \binom{n}{k} t_{r_i} \times k r_i}{\sum_k \binom{n}{k} k r_i} + \frac{\sum_k \binom{n}{k} t_{d_i} \times k d_i}{\sum_k \binom{n}{k} k d_i} \dots \quad (1)$$

где T_o – средневзвешенный срок проведения таможенных операций в расчете на одну поставляемую партию;

t_y, t_r, t_d – время на проведение операций по уведомлению таможенного органа, на оформление транзита, на проведение операций по декларированию товара, соответственно;

k_y, k_r, k_d – количество поданных уведомлений, транзитных деклараций и деклараций на товар;

i – i -я товарная партия;

n – количество товарных партий.

В расчетный срок проведения таможенных операций по декларированию товаров входит период от момента регистрации декларации до ее выпуска.

Таким образом, можно получить общую оценку сроков проведения таможенных операций, сравнивая различные варианты их реализации.

Оценка эффективности ВЭД по оборачиваемости активов

Далее возможно построение показателей, отражающих экономические

результаты деятельности организаций. Для компаний, осуществляющих ВЭД в качестве держателей контрактов, и перевозчиков для оценки влияния скорости проведения таможенных операций на финансовые результаты их работы предлагается выбрать показатель оборачиваемости активов. Выбор этого показателя обусловлен спецификой внешнеторговых операций, при которых эффективное использование оборотных активов является существенным фактором повышения эффективности деятельности организации в целом. Часто для реализации внешнеторговой сделки или осуществления международной перевозки используются не только или не столько собственные средства, но и заемные. Показатель оборачиваемости активов исчисляется как отношение выручки от реализации продукции ко всему итогу актива баланса и характеризует эффективность использования всех имеющихся в распоряжении организации ресурсов вне зависимости от источников их образования:

$$K_o = \frac{\sum_k \binom{n}{k} R_i}{O_j} \quad (2)$$

где K_o – коэффициент оборачиваемости в днях;

R_i – выручка от реализации i -го вида товара без учета НДС и акцизов;

O_j – средняя сумма оборотных j -го вида оборотных активов за определенный период времени.

Соответственно, продолжительность одного оборота активов может быть определена как

$$T_{ob} = \frac{D}{K_o} \quad (3)$$

где D – число дней в году (360), величина, принята в практике финансовых расчетов.

При определении экономических показателей предлагается сделать допущение, что сокращение сроков проведения таможенных операций при прочих равных условиях соответствует сокращению сроков оборачиваемости оборотных активов. Соответственно, могут быть получены значения увеличения выручки от реализации продукции (услуг по перевозке) при сокращении продолжительности одного оборота как

$$\Delta R = \sum_k \binom{n}{k} \frac{D}{T_{2i} - T_{1i}} \times \sum_k \binom{n}{k} O_j \quad (4)$$

где ΔR – прирост выручки от реализации продукции (услуг по перевозке);

T_{1i}, T_{2i} – изменение сроков оборота активов в связи с сокращением сроков проведения таможенных операций в днях;

O_j – сумма оборотных активов j -го вида.

Перспективы совершенствования информационных таможенных технологий

Существует ряд нерешенных проблем, снижающих эффективность применения информационных технологий в работе подразделений таможни [3].

Поскольку другие государственные контрольные органы не имеют электронных баз данных, консолидированных с базой данных таможни, по-прежнему необходимо заполнять большое количество электронных документов (лицензий, сертификатов и др.) для передачи таможенной службе вручную. При наличии общей базы данных таможенным органам для проверки было бы достаточно ссылочного номера на документ.

Существующая технология электронного декларирования реализуется с участием инспектора таможни. Полностью автоматически осуществляется только первичный форматно-логический контроль. Дальнейшие операции проводятся с участием инспектора, который выводит декларацию на экран и осуществляет проверку в полуавтоматическом режиме с подтверждением решений по отдельным вопросам, например, о передаче декларации в отдел таможенной стоимости. Таким образом, реализация полной машинной обработки декларации, когда рекомендации выдаются только на заключительной стадии, – дело будущего.

Недостаточно интегрированы информационные системы стран Таможенного союза, в том числе между самими таможенными органами. Вместе с тем информационные электронные системы российских таможенных органов изначально строились с учетом международного опыта с точки зрения как формирования таможенной технологии электронного декларирования, так и использования международных форматов обмена данными. Например, XML-формат позволяет отечественной таможне наладить электронный обмен данными посредством сети интернет внутри страны и за рубежом. Таким образом, интегрирование с информационными системами государств Таможенного союза, а также Европейского союза не имеет непреодолимых технических барьеров.

Предварительное информирование применяется в настоящее время лишь в отношении товаров, перевозимых автомобильным транспортом. Компании,

которые работают на других видах транспорта, также заинтересованы в скорейшем распространении данной технологии. Особенно это важно для сферы морских перевозок, где транспортируется значительный объем грузов.

Кроме того, многие участники ВЭД недостаточно подготовлены к внедрению новых технологий. В частности, использование таких процедур, как предварительное информирование, уведомление и декларирование до пересечения границы требует от участника ВЭД довольно точных данных о характеристиках перемещаемой партии товара. На сегодня большинство держателей контрактов на момент отгрузки не имеет такой информации в электронном виде. Безусловно, внедрение высокотехнологичных таможенных операций потребует перестройки и внутрикорпоративных информационных систем участников товародвижения. Зарубежный опыт применения систем электронного документооборота показывает, что информационные системы формирования электронных документов для таможенных органов интегрированы с системами внутрикорпоративного бухгалтерского учета [4].

Исходя из сказанного, для усовершенствования информационных технологий, применяемых в сфере таможенных услуг, в ближайшем будущем необходимо предпринять следующие шаги:

- усовершенствовать программно-технологический комплекс таможенных органов, прежде всего перейти на новый уровень автоматизации технологии приема, контроля и обработки деклараций, который связан с полностью автоматизированной, а в перспективе и автоматической обработкой электронных документов, что потребует более тесной внутренней интеграции сегментов информационной системы таможенных органов;
- обеспечить электронное взаимодействие с другими контрольными государственными органами;
- сформировать единый сквозной массив документов о товарной партии, начиная от ее прибытия на таможенную территорию и заканчивая контролем после выпуска товара;
- распространить систему предварительного уведомления в электронном виде на морской, железнодорожный и воздушный транспорт и др.;
- развить новые формы информационных глобальных систем на национальном и интернациональном уровне,



Рис. 3. Перспективная схема формирования информационных потоков в процессе реализации таможенных операций

включая страны Таможенного союза и Европейского сообщества;

- усовершенствовать внутрикорпоративные информационные системы участников ВЭД в целях получения точных характеристик по отгружаемым партиям товаров.

Перспективная концептуальная схема взаимодействия субъектов ВЭД в процессе информационного обмена, сформированная после реализации перечисленных шагов, может выглядеть так, как на рис. 3.

Совершенствование схемы взаимодействия участников ВЭД на основе информационных технологий существенно и положительно повлияет:

- на конфигурацию входящих и исходящих информационных потоков информационной системы таможенных органов;
- функции отдельных подразделений таможни, в том числе осуществляющих таможенный контроль, поскольку при централизованной обработке данных по декларируемым товарам произойдет специализация сотрудников таможенных постов на осуществлении фактического контроля (осмотре, досмотре товаров и анализе бумажных документов по товарной партии);
- организацию документооборота и информационных ресурсов участников ВЭД, а также на функциональные обязанности и квалификацию персонала;

- конфигурацию бизнес-процессов реализации таможенных операций и организацию логистических цепочек при перевозках товаров;

- сокращение сроков проведения таможенных операций, повышение качества таможенных услуг и уменьшение временных затрат на перемещение грузов. **□**

Литература

1. Таможенный кодекс таможенного союза: [принят решением Межгос. Совета Евразийского экономического сообщества на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17]. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 26.03.2013).
2. Закон РФ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27 ноября 2010 г., № 311-ФЗ: [принят ГД РФ 19 ноября 2010 г.; одобр. Советом Федерации 24 ноября 2010 г.]. URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 14.03.2013).
3. Тимофеева Е. Ю., Пимоненко М. М. Таможенный контроль и таможенная инфраструктура в условиях международной экономической интеграции // Транспорт РФ. 2011. № 5 (36). С. 52–55.
4. Тимофеева Е. Ю., Пимоненко М. М. Международные исследовательские проекты в транспортной логистике // Транспорт РФ. 2009. № 1 (20). С. 50–53.