

Yu.V. Malevich, I.A. Plastunyak, K.A. Aitova
RELEVANT PROBLEMS OF APPLYING MODERN CUSTOMS
TECHNOLOGIES WHEN MODELLING FOREIGN TRADE
CARGOES

Yulia Malevich – Dean, the Faculty of Business, Customs and Economic Security, Head of the Department of Customs Affairs, St. Petersburg State University of Economics, Doctor of Economics, professor, Honorary Worker of Higher Professional Education, St. Petersburg; **e-mail: malevich.yu@unecon.ru**.

Irina Plastunyak – senior lecturer, the Department of Customs Affairs, St. Petersburg State University of Economics, PhD in Economics, associate professor, St. Petersburg; **e-mail: plastounjak.i@unecon.ru**.

Ksenia Aitova – assistant, the Department of Customs Affairs, St. Petersburg State University of Economics, St. Petersburg; **e-mail: ovsiannikova.ks@gmail.com**.

Under challenging economic and political environment, increasing attention is being paid to cost saving at all stages of modelling foreign trade supply chain, transportation being the most significant part of it. However, the results achieved do not cover a considerable range of issues. In particular, possibilities of applying modern customs technologies contributing to substantial saving of supply and financial costs at the stage of modelling are lacking attention. It determines the relevance of the problems covered in the research that are connected with issues of applying advance information, release of goods before unloading, direct unloading for transit and others.

Keywords: logistics costs; modelling; modern customs technologies; advance information; customs operations time; just-in-time; transportation; foreign trade cargoes.

Ю.В. Малевич, И.А. Пластуняк, К.А. Аитова
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ
ТАМОЖЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРИ МОДЕЛИРОВАНИИ
ДОСТАВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ

Юлия Валерьевна Малевич – декан факультета бизнеса, таможенного дела и экономической безопасности, зав. кафедрой таможенного дела ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования РФ, г. Санкт-Петербург; **e-mail: malevich.yu@unecon.ru**.

Ирина Александровна Пластуняк – доцент кафедры таможенного дела ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», кандидат экономических наук, доцент, г. Санкт-Петербург; **e-mail: plastounjak.i@unecon.ru**.

Ксения Алексеевна Аитова – ассистент кафедры таможенного дела ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», г. Санкт-Петербург; **e-mail: ovsiannikova.ks@gmail.com**.

В сложных экономических и политических условиях все большее внимание уделяется вопросам снижения издержек на всех этапах моделирования цепи поставок внешнеторговых грузов, существенная доля которых приходится на транспортировку. Несмотря на достигнутые результаты часть вопросов по-прежнему остается за рамками исследований. В частности, недостаточно внимания уделяется возможности учета на этапе моделирования современных таможенных технологий, позволяющих существенно снизить временные издержки на поставку и, как следствие, финансовые. Вышеизложенное определяет актуальность рассмотренных авторами статьи вопросов применения и учета при моделировании доставки внешнеторговых грузов технологий предварительного информирования, технологии «выпуска до выгрузки», технологии «прямой выгрузки»

на транзит» и других.

Ключевые слова: логистические издержки; моделирование; современные таможенные технологии; предварительное информирование; время совершения таможенных операций; точно вовремя; транспортировка; внешнеторговые грузы.

Вопросам моделирования и управления доставкой посвящено большое количество работ как отечественных, так и зарубежных ученых. Вместе с тем ряд вопросов по-прежнему остается за рамками исследований. Так, в условиях экономической интеграции, активного развития институтов Евразийского экономического союза, цифровизации и информатизации всех сфер деятельности существенное значение приобретают современные таможенные технологии, направленные на гармонизацию и упрощение перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

В этой связи актуальными представляются вопросы учета и применения современных таможенных технологий для оптимизации всех видов издержек в процессе транспортировки внешнеторговых грузов. Вопросы таможенной логистики в целом рассматриваются как существенные в международных цепях поставок. Это подтверждается тем, что в такие рейтинги, как *Doing Business*, *LPI* входит оценка времени на совершение таможенных операций. Сейчас оно существенно снизилось, нежели 2–3 года назад и составляет на оформление импорта три – три с половиной часа, а экспорта – 30–40 минут [2]. Такое положение стало возможным за счет применения полностью электронного декларирования, автоматической регистрации и выпуска деклараций, работу через личный кабинет участника ВЭД, использование предварительного информирования и электронного транзита.

Рассмотрим более подробно ряд вышеуказанных технологий, влияющие непосредственно на затраты на транспортировку товаров и приводящие к снижению времени доставки.

Временные затраты на доставку напрямую зависят от расстояния перевозки, транспортно-технологической схемы поставки и сопутствующих операций (погрузка, разгрузка и др.). Вместе с тем, го-

воря о временных параметрах совершения таможенных операций, следует отметить, что наибольшие временные затраты приходятся непосредственно на операции, связанные с прибытием (убытием) на (с) таможенную территорию, оформлением таможенного транзита. В этой связи действенным инструментом снижения временных издержек является внедренная в Российской Федерации система предварительного информирования таможенных органов (СПрИнТ), в рамках которой заинтересованный участник ВЭД (перевозчик, импортер/экспортер, таможенный представитель) еще до прибытия на таможенную территорию (или убытия с таможенной территории) подает предварительную информацию о товарах и транспортных средствах. Порядок подачи предварительной информации приведен в таблице.

Предварительное информирование в настоящее время является наиболее полно используемым механизмом из числа таможенных технологий при формировании международных систем доставки. С 1 апреля 2017 года она была введена в обязательном порядке на последнем из видов транспорта – воздушном. Основная цель предварительного информирования – проанализировать информацию и выявить объекты контроля – грузы и транспортные средства еще до прибытия их на таможенную границу ЕАЭС.

При этом естественной сложностью является достоверность и полнота сведений, что не позволяет в полной мере минимизировать время на таможенный и государственный контроль в пунктах пропуска. Достаточно часто перевозчик просто не обладает исчерпывающими сведениями о грузе, которые необходимы для проведения всех форм контроля, и именно поэтому вопросы информирования грузовладельцев о целесообразности ее предоставления являются направлением развития технологии предварительного инфор-

Порядок подачи предварительной информации (ПИ)

Вид транспорта	Лицо, генерирующее ПИ	Сроки подачи ПИ в таможенные органы	Действия ДЛТО в случае отсутствия ПИ
Автомобильный	Заинтересованное лицо, уполномоченное в отношении товаров	Не менее чем за 2 часа до планируемого пресечения таможенной границы ЕАЭС	Предоставляется возможность подать ПИ в пункте пропуска или отказ в ввозе
Морской	Совместно перевозчик и заинтересованное лицо, уполномоченное в отношении товаров, формируют морской пакет	а) за 24 часа до погрузки товаров, перемещаемых в контейнерах из порта отправления; б) за 24 часа для прочих грузов до прибытия в первый порт ЕАЭС	Товары относятся к области риска и выгружаются на СВХ с применением отдельных форм таможенного контроля (досмотр, осмотр)
Воздушный	авиакомпания-перевозчик	а) для маршрутов малой протяженности – при взлете; б) для маршрутов большой протяженности – не менее чем за 4 часа до прибытия в первый аэропорт ЕАЭС	Товары относятся к области риска и выгружаются на СВХ с применением отдельных форм таможенного контроля (досмотр, осмотр)
Железнодорожный	Заинтересованное лицо, уполномоченное в отношении товаров, не менее чем за 4 часа в ОАО «РЖД». РЖД консолидирует и передает пакет документов в таможенные органы	Не менее чем за 2 часа до планируемого пресечения таможенной границы ЕАЭС	Товары относятся к области риска и выгружаются на СВХ с применением отдельных форм таможенного контроля (досмотр, осмотр)
Примечание: ПИ – предварительная информация; ДЛТО – должностной лицо таможенных органов; СВХ – склад временного хранения			

Источник: [5. С. 99].

мирования. При этом в настоящее время предварительное информирование является инструментом снижения времени на совершение таможенных операций в пункте пропуска и расширения применения таких информационных таможенных технологий, как автоматическая регистрация деклараций на товары и автоматический выпуск товаров.

Полномасштабное внедрение технологии СПрИнТ в России показало ее абсолютную эффективность. Так, например, в 2017 году удалось достичь сокращения среднего времени нахождения товаров, не подлежащих иным видам контроля в автомобильных пунктах пропуска (для товаров, не идентифицированных в качестве рискованных поставок), до 19 минут (при установленном значении – 20 минут), а в отношении товаров, подлежащих ветери-

нарному, карантинному фитосанитарному и санитарно-карантинному контролю, – до 30 минут (при установленном значении – 38 минут) [3].

Учитывая опыт Российской Федерации, Евразийской экономической комиссией (ЕЭК) с 1 октября 2018 года вводится предварительное информирование на всех видах транспорта при прибытии (убытии) на (с) территорию ЕАЭС [1].

В последние годы в экспериментальном режиме запущено несколько современных технологий на морском транспорте. В частности, технологии «прямой выгрузки на транзит», формирования электронного судового дела, прямого информационного взаимодействия стивидора и должностных лиц таможенных органов при направлении товаров и транспортных средств на таможенный осмотр с приме-

нением инспекционно–досмотровых комплексов (далее – ИДК), в рамках которых существенно сокращается время на совершение таможенных операций и проведение таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств непосредственно в пункте пропуска.

Совокупные эффекты от применения вышеуказанных технологий, приведенные на рисунке, красноречиво свидетельствуют о безусловной эффективности и подтверждают наш тезис о необходимости их учета при моделировании доставки внешнеторговых грузов на основе принципа логистики «точно вовремя».

«Точно вовремя» – одна из концепций логистики, получившая широкое распространение и основанная на построении логистической системы или организации логистического процесса в отдельной функ-

циональной области, обеспечивающая доставку материальных ресурсов, незавершенного производства, готовой продукции в нужном количестве, в нужное место и точно к назначенному сроку [4. С. 103].

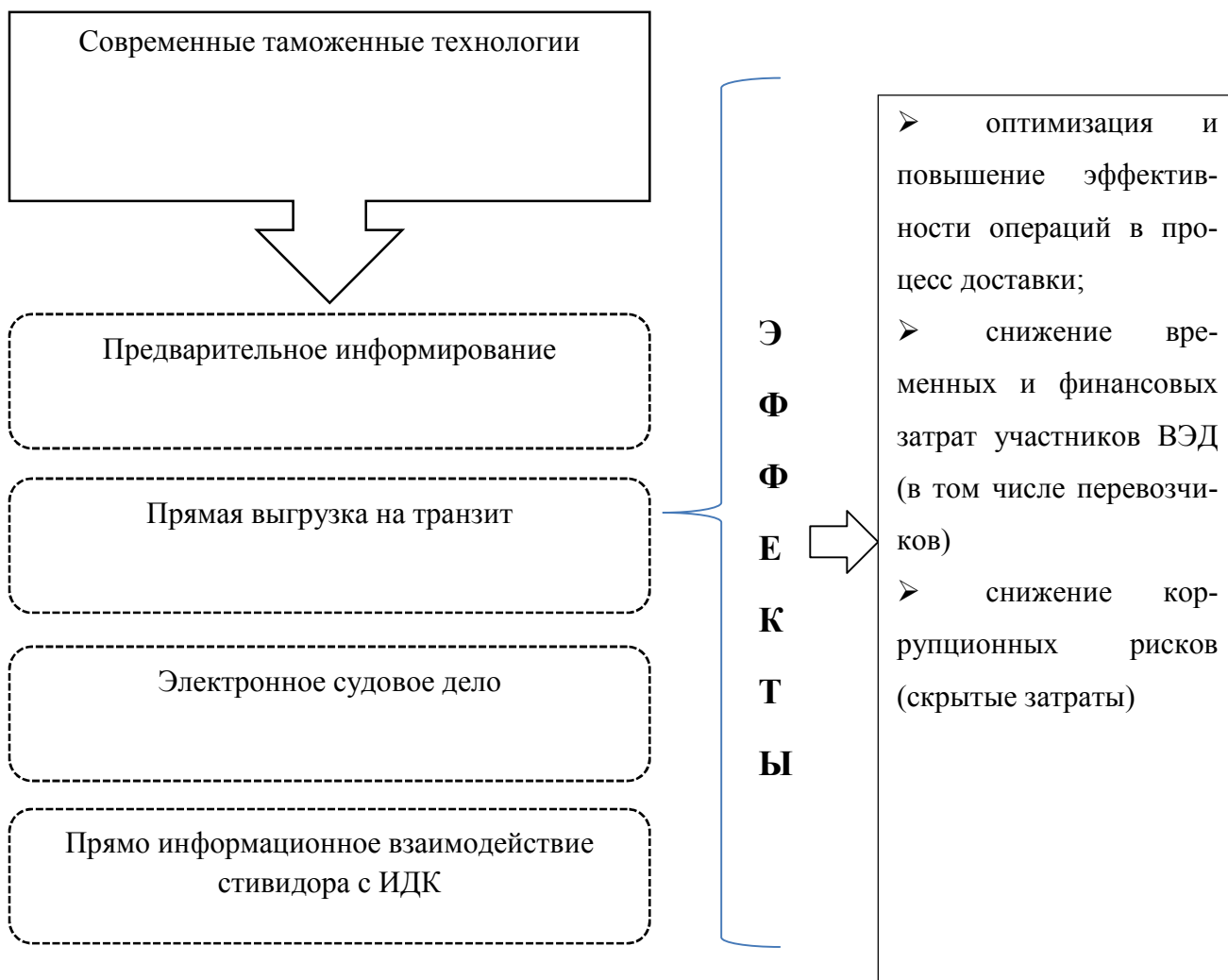
Применение концепции «точно вовремя» для целей моделирования доставки внешнеторговых грузов позволит с вероятностью до 90% определить временные параметры отдельных операций (погрузки, разгрузки, оформления документов, непосредственно перевозки и совершения необходимых таможенных операций).

Для целей моделирования нами предлагается использовать два закона распределения:

- нормальный (формула 1):

$$x_i = \bar{x} + \sigma \cdot \varepsilon_i' \quad (1)$$

- Вейбула (формула 2):



Совокупные эффекты от применения современных таможенных технологий при моделировании доставки внешнеторговых грузов

$$x_i - x_0 \cdot \sqrt[m]{\ln \varepsilon_i}, \quad (2)$$

где: \bar{x} – среднее значение;

σ – среднее квадратическое отклонение;

x_0 – параметр положения (отношение среднего значения к коэффициенту b_m (значение коэффициента b_m при коэффициенте вариации 0,6 принимается равным 0,892);

m – параметр формы (значение для коэффициента вариации 0,6 принимается равным 1,7) [6. С. 39].

Таким образом, моделирование доставки внешнеторговых грузов с учетом современных таможенных технологий позволит существенно сократить временные издержки и с высокой долей вероятности доставить груз «точно вовремя».

ЛИТЕРАТУРА

1. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.04.2018 г. № 56 (ред. от 31.07.2018 г.) «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом». Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

2. *Давыдов Р.* Что мешает России в рейтинге Doing Business быть в числе первых 50 стран: интервью // TKS.RU – всё о таможене: [сайт]. URL: http://www.tks.ru/reviews/2018/05/31/03?utm_source=email (дата обращения: 31.08.2018).

3. Итоговый доклад о результатах деятельности и основных направлениях деятельности ФТС России в 2017 году // Официальный сайт ФТС России: URL: http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26323:-2017-&catid=475:2015-03-12-09-57-15&Itemid=2588 (дата обращения: 31.08.2018).

4. *Лукинский В.В., Малевич Ю.В., Пластуняк И.А.* Модели и методы управления транспортно-терминальными и таможенными операциями в цепях поставок: монография. СПб.: Изд-во СПбГИ-ЭУ, 2012. 140 с.

5. *Пластуняк И.А.* Актуальные проблемы транспортировки в цепях поставок: теория и практика: монография. СПб: Изд-во СПбГЭУ, 2018. 173 с.

6. Таможенное администрирование в Евразийском экономическом союзе: сборник статей / под ред. Ю.В. Малевич. СПб: Изд-во СПбГЭУ, 2017. 94 с.