Стратегия развития таможенно-логистических систем в изменяющихся условиях организации бизнеса

Сулейманов З.Э., кандидат экономических наук,
докторант Института «ИТКОР»

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы управления таможенно-логистическими процессами на системной основе. Раскрыты стратегические направления развития таможенной логистики с использованием эффективных информационных технологий.

Ключевые слова: таможенная сфера, логистика трансграничных процессов, стратеги-ческие задачи, электронное декларирование, информационные технологии, системный подход.

Strategy of development of customs-logistical systems in the changing conditions of the organization of business

Suleymanov Z.E., Ph.D. in Economics, doctoral student of the Institute «ITCOR»

Annotation. In the article the questions of management of customs-logistical processes on a system basis are considered. The strategic directions of the development of customs logistics with the use of effective information technologies are disclosed.

Keywords: customs sphere, logistics of transboundary processes, strategic tasks, electronic declaration, information technologies, system approach.

Развитие логистических методов организации работы в таможенной сфере должно обеспечивать гармоничное сопряжение всего множества материальных, информационных и финансовых потоков. Логистические

подходы предполагают регулирование всех трансграничных потоковых процессов в их единстве с учетом всей системы взаимозависимостей [5, 13]

В стратегическом отношении логистически-ориентированную модернизацию бизнес-процессов в таможенной сфере можно трактовать как систематическую многоуровневую оптимизацию всего комплекса работ, связанных с прохождением трансграничных потоковых процессов. Считаем это утверждение справедливым практически для всех национальных бизнес-систем, включая хозяйственные системы Российской Федерации, Азербайджанской Республики и других государств.

Ключевым направлением логистической поддержки хозяйствования в таможенной сфере является обеспечение максимально возможной степени координации сквозных потоковых процессов, связанных с трансграничным товародвижением, на всех стадиях их прохождения. Для достижения наибольшего эффекта от таможенной логистики необходимо, чтобы все ее звенья действовали в режиме бизнес-интеграции с ориентацией на то, чтобы рост эффективности работы каждого звена, обеспечивал рост эффективности всей таможенно-логистической системы (ТЛС) Совокупность ТЛС следует рассматривать как важнейшую составную часть и ключевой механизм решения стратегических задач внешнеэкономической деятельности (ВЭД) .

ТЛС действуют в условиях высоких рисков и неопределенности. В период 2014-2017 гг. эти условия проявились особенно наглядно и масштабно. Геополитическая ситуация, рыночная конъюнктура, организация международных транспортных коридоров в последнее время меняются очень динамично. С учетом этих обстоятельств непременным требованием к ТЛС должна быть их способность адаптации к новым реалиям, возникающим на глобальном и внутрироссийском пространстве [8, 9].

Стратегические задачи развития логистики в таможенной сфере можно сгруппировать по двум крупным блокам. Во-первых, это обеспечение благоприятных условий для логистизации работы хозяйствующих субъектов –

участников ВЭД [6]. Во-вторых, логистически-ориентированная оптимизация собственной деятельности таможенных органов.

Анализируя современные подходы к организации таможенного дела, нужно отметить, что сегодня уже многое делается для повышения степени логистической нацеленности таможенных процессов. Развиваются методы электронного декларирования, все шире применяются формы предварительного информирования и удаленного выпуска товаров, способствующие снижению нагрузки на существующую таможенную инфраструктуру.

На смену информационной технологии электронного декларирования ЭД-1, предполагавшей передачу информации по выделенному каналу связи и использовавшейся с 2002г по 2013г, пришла технология ЭД-2 с передачей сведений от участника ВЭД до центрального информационно-технического таможенного управления по сети Интернет через специального информационного оператора или через портал ФТС. В 2013г. доля участников ВЭД, использовавших технологию электронного декларирования составляла около 94% от общего числа организаций, проводящих таможенное декларирование товаров [4]. С 01.01.2014 порядок электронного декларирования стал обязательным.

Развитие методов электронного декларирования послужило базой для использования технологий удаленного выпуска товаров. Уже в 2013г. по этому принципу проходило декларирование около 10% всех товаров, декларировавшихся в электронной форме (более 410 тысяч деклараций).

Как позитивный момент нужно отметить, что в последние годы сокращается количество документов, требующихся для таможенного оформления трансграничных процессов. Была отменена обязательность представления паспорта сделки и ряда других документов.

С учетом развития субъектно-ориентированных подходов к управлению рисками значительно сократилось число дополнительных проверочных мероприятий, проводимых таможенными органами при декларировании товаров участниками ВЭД, отнесенными к категории низкого уровня рисков

нарушения таможенного законодательства. Решению этой задачи способствует формирование «электронного досье» участника ВЭД, в котором накапливаются данные о результатах таможенных проверок и запросов с присвоением рейтинга участнику ВЭД. Для минимизации сроков проведения и упрощения таможенных процедур, очевидно, следует формировать и систематически уточнять перечень участников ВЭД, которые в течение определенного периода строго соблюдали таможенное законодательство («зеленый список»).

В качестве элемента логистизации таможенной сферы отдельно следует выделить систему предварительного информирования, начавшую действовать на территории РФ еще с 2008г и предполагающую представление в таможенный орган данных о ввозимых товарах и транспортных средствах не менее чем за два часа до их ввоза на территорию Таможенного союза (ТС). С 17.06.2012г. предварительное информирование стало обязательным в отношении товаров, ввозимых на территорию ТС автомобильным транспортом, а в отношении товаров, ввозимых по железной дороге, этот принцип стал обязательным с 1.01.2014г. [12]. По авиаперевозкам и морскому транспорту система предварительного информирования пока отрабатывается экспериментальным путем.

На основе развития информационных систем и технологий в таможенной сфере становится возможным существенное сокращение количества документов для прохождения таможенных процедур и времени этого прохождения, что соответственно снижает затраты и барьеры на пути развития логистики трансграничного бизнеса [2] .

В стратегической перспективе для оптимизации информационных процессов представляется целесообразным обеспечить более высокое сопряжение информационных систем таможенных и налоговых органов в сфере регулирования экспортно-импортных потоков. Деятельность подобных консолидированных логистических систем наряду с развитием информационной составляющей внешнеторговой логистики обеспечит

оптимизацию функций государства с повышением эффективности управления финансовыми потоками [3] .

Правительством РФ несколько лет назад был утвержден план мероприятий (дорожная карта) по оптимизации (упрощению) методов таможенного администрирования «Совершенствование таможенного администрирования» [10]. Этот документ имеет четкую нацеленность на улучшение показателей таможенного регулирования бизнес-процессов на перспективу до 2018г. Намечаемая динамика этих показателей представлена в таблице 1. По 2013г. отражены фактические данные, а по дальнейшему периоду приведены плановые значения показателей.

Таблица 1

Динамика показателей таможенного регулирования ВЭД в РФ

№ п.п	Количественные характеристики процессов таможенного регулирования ВЭД	Годы			
		2013	2014	2015	2018
1.	Число документов, необходимых для пропуска через границу импортируемых товаров (единиц)	10	8	6	4
2.	Время подготовки всей документации, требующейся для прохождения всех процедур по перемещению через границу импорта (дни)	21	20	15	7
3.	Время прохождения таможенных процедур для импорта, не подлежащего дополнительным видам контроля и не идентифицированного как рисковые поставки (часы)	72	48	24	2
4.	Число документов, необходимых для пропуска через границу экспортируемых товаров (единиц)	9	6	4	4
5.	Время подготовки всей документации, требующейся для прохождения всех процедур по перемещению через границу экспорта (дни)	22	20	15	7
6.	Время прохождения таможенных процедур для экспорта, не подлежащего дополнительным видам контроля и не идентифицированного как рисковые поставки (часы)	60	45	24	2

Как видно из таблицы, дорожная карта предполагает существенное уменьшение числа документов, необходимых для таможенного оформления трансграничных потоков и времени прохождения таможенных процедур, что, разумеется, должно способствовать минимизации временных и финансовых затрат участников ВЭД, а соответственно позитивно сказаться на прозрачности

бизнес-сферы и уровне развития логистики межгосударственного товародвижения.

В 2014г. в таможенных органах была начата экспериментальная работа по автоматическому выпуску товаров с автоматической регистрацией электронных деклараций [11]. Сегодня ведутся работы по реализации концепции «Единое окно» в информационных системах таможенных органов с координацией национальных «единых окон» участников Таможенного союза и Единого экономического пространства и интеграцией их в разноуровневые логистические системы.

Безусловно, многие из уже реализуемых мероприятий будут способствовать логистической оптимизации таможенных процессов. Вместе с тем в стратегическом отношении для устойчивого развития таможенно-логистической сферы с ее своевременной адаптацией к все новым глобальным вызовам необходимо усиление системного подхода в полном смысле этого термина, предполагающего сопряженное решение всей совокупности существующих здесь проблем с преодолением фрагментарности в усилиях по развитию бизнес-сферы [7].

Система в ее теоретико-методологическом понимании объединяет различные подсистемы, элементы, части, образующие целостность (единство), поддерживая рациональные связи между структурно-функциональными звеньями. Сущность целостной системы определяется свойствами не только отдельных элементов, но и всей ее структуры [1,14].

Построение и деятельность систем предполагает иерархичность, многоуровневость, когда отдельные уровни решают свои специфические задачи. Любое системное образование может позиционироваться в качестве элемента системы высшего порядка, а его элементы – в качестве системы низшего порядка. Целостность и эффективность функционирования системы определяется качеством взаимодействия всех элементов и уровней иерархии.

Иерархическое построение и подчиненность систем требует координации деятельности низших уровней (подсистем) со стороны уровня

более высокого порядка. В свою очередь эффективность функционирования высшего иерархического уровня определяется результатами работы нижестоящих подсистем.

Целостный механизм государственного управления национальным хозяйством с его функциональными и региональными блоками должен рассматриваться в качестве сложно организованной системы с множеством иерархических уровней. При этом каждый отдельный уровень выступает в качестве открытой системы, зависимой от параметров внешней среды. Целостная многоуровневая система управления национальной экономикой включает подсистемы макро-, мезо- и микроэкономического воздействия [1].

Применительно к сфере таможенного регулирования потоковых процессов российская национальная иерархическая система включает четыре уровня: ФТС – федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела (центральный аппарат); региональные таможенные управления (РТУ); таможни; таможенные посты.

Для организации управления таможенно-логистическими процессами на действительно системной основе необходимо уточнение полного состава субъектов и объектов управления в их взаимосвязях с детализированной классификацией всей совокупности их целей и критериев эффективности функционирования. Кроме того необходима четкая увязка всей совокупности целей и задач управления с методами, инструментами и средствами достижения целей, а также с различными видами управленческих ресурсов. Все это должно стать предметом углубленных исследований, проводимых учеными-теоретиками, аналитиками совместно со специалистами практической таможенно-логистической сферы.

Использование присущего для логистики системного и комплексного подхода к регулированию бизнес-процессов может способствовать обеспечению устойчивого повышения эффективности работы очень широкого круга таможенных (околотаможенных) структур и их партнеров-участников ВЭД. При этом стратегическое развитие многоуровневой системы организации

таможенно-логистической деятельности должно выполняться с учетом обеспечения баланса интересов всех участников.

Библиографический список

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. 2013. №3.

2. Адамов Н.А., Пенчукова Т.А. Теоретические основы управления затратами // Российский финансовый менеджер, № 1, 2008.

3. Брынцев А.Н. Понятие логистического поля // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция, 2010. №3.

4. Кротов И. Упрощение процедур торговли с применением информационных таможенных технологий // Логистика, 2014. №11.

5. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара: Изд-во «Солдат Отечества», 2002. – 636с.

6. Моргунов В.И., Моргунов С.В. Международный маркетинг: Учебник для бакалавров. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2014. – 184с.

7. Одесс В.И., Семенов Н.Н. От снабжения и сбыта через оптовую торговлю к логистике // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция, 2012, №1.

8. Прокофьева Т.А. Логистический подход к реализации транспортной стратегии России: региональный аспект // Логистика сегодня. – 2004, №1.

9. Прокофьева Т.А. Логистические центры как стратегические точки роста экономики России // Экспедирование и логистика, 2006, №1.

10. Распоряжение Правительства РФ №1125-р (в редакции Распоряжения Правительства РФ от 26.09.2013 № 1721-р) от 29.06.2012 «Об утверждении плана мероприятий (дорожной карты) «Совершенствование таможенного администрирования».

11. Распоряжение ФТС России от 31.12.2013 №438-Р «О практической реализации технологии автоматической регистрации декларации на товары, поданной в виде электронного документа».

12. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2013 №196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом».

13. Сулейманов, З.Э. Логистический механизм системы управления водными ресурсами (ЛУВР) / З.Э. Сулейманов // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжения. Конкуренция. – 2016. – № 1. – С. 42-45. – 0,4 п.л.

14. Сулейманов, З.Э. Управление водными ресурсами региона в рамках концепции устойчивого развития / З.Э. Сулейманов // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжения. Конкуренция. – 2016. – № 2. – С. 148-151. – 0,4 п.л.

References

1. Adamov N.A., Ellaryan A.S. Conceptual aspects of the development of the national transport and logistics system // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. 2013. №3.

2. Adamov N.A., Penchukova T.A. Theoretical bases of management of expenses // the Russian financial manager, № 1, 2008.

3. Bryntsev A.N. The concept of a logistic field // RISK: Resources. Information. Supply. Competition, 2010. № 3.

4. Krotov I. Simplification of trade procedures using information customs technologies // Logistics, 2014. № 11.

5. Kurenkov P.V., Kotlyarenko A.F. Foreign trade in a mixed message. Economy. Logistics. Control. – Samara: Publishing House «Soldier of the Fatherland», 2002. – 636p.

6. Morgunov V.I., Morgunov S.V. International Marketing: A Textbook for Bachelors. – Moscow: Publishing and Trading Corporation «Dashkov and K», 2014. – 184s.

7. Odessa V.I., Semenov N.N. From supply and sale through wholesale to logistics // RISK: Resources. Information. Supply. Competition, 2012, №1.

8. Prokofiev T.A. Logistical approach to the implementation of the transport strategy of Russia: the regional aspect // Logistics today. – 2004, №1.

9. Prokofieva T.A. Logistic centers as strategic points of growth of the Russian economy // Forwarding and logistics, 2006, №1.

10. Decree of the Government of the Russian Federation No. 11225-r (as amended by Order of the Government of the Russian Federation No. 1721-r of September 26, 2013) dated 29.06.2012 «On approval of the action plan (road map)" Improving Customs Administration».

11. Order of the Federal Customs Service of Russia of December 31, 2013 №438-R «On the practical implementation of technology for automatic registration of a declaration for goods, filed in the form of an electronic document».

12. Decision of the Board of the Eurasian Economic Commission of September 17, 2013 №196 «On the introduction of mandatory prior information on goods imported into the common customs territory of the Customs Union by rail».

13. Suleymanov, Z.E. Logistic mechanism of the water resources management system (LHRD) / Z.E. Suleimanov // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2016. – No. 1. – P. 42-45. – 0.4 p.w.

14. Suleymanov, Z.E. Management of water resources of the region within the framework of the concept of sustainable development / Z.E. Suleimanov // RISK: Resources. Information. Supply. Competition. – 2016. – No. 2. – P. 148-151. – 0.4 p.w.