

УДК 338.2

DOI: 10.18384/2310-6646-2015-3-84-88

Илюхина С.С.*Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)***ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТАМОЖЕННОЙ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУР: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Аннотация: В связи с динамично изменяющимися условиями внешнеэкономической деятельности необходимо создание нового института таможенно-логистического терминала, который входил бы в транспортно-логистическую инфраструктуру, являясь одновременно частью таможенной инфраструктуры. Для раскрытия новых возможностей, организации новых каналов движения грузопотока и услуг на внутреннем и международных рынках, таможенно-логистический терминал должен обладать не только оценкой деятельности сообразно заявленным критериям, но и конкурентными преимуществами.

Ключевые слова: таможенно-логистический терминал, таможенные услуги, таможенная инфраструктура.

S. Ilyukhina*Moscow State University of Transport (MIIT)***PROSPECTS OF CUSTOMS AND TRANSPORT-LOGISTICS INFRASTRUCTURES INTERACTION: ECONOMIC ASPECT**

Abstract. This paper analyzes the interaction of customs and logistics and transport and logistics infrastructures, and the scheme of their interaction. It is also highlighted the need to create a new institution, such as customs and logistics terminal under conditions of dynamically changing terms of foreign trade. To reveal new opportunities and provide new channels for transport flows and services in domestic and international markets the customs and logistics terminal should perform not only its assessment functions but also be competitive.

Keywords: customs and logistics terminal, customs services, customs infrastructure.

В настоящее время реализуются решения о приближении таможенного оформления и таможенного контроля товаров к государственной границе Российской Федерации¹ (далее – РФ).

© Илюхина С.С., 2015.

¹ Приказ ФТС РФ от 01.10.2008 г. № 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 г. “О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации”».

Ключевым моментом в решении поставленной задачи, является организация таможенно-логистических терминалов (далее – ТЛТ), которые являются важным элементом таможенно-логистической инфраструктуры. Общепринято понимание, что таможенно-логистический терминал – это комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказыва-

ются услуги, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги, расположенных в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу.

На эффективность внешнеэкономической деятельности РФ существенное влияние оказывает функционирование как таможенной, так и транспортной инфраструктуры. В настоящее время эта инфраструктура (см. рис. 1а) не полностью соответствует требованиям внешнеэкономической деятельности (далее – ВЭД), так как ее качественное состояние и

отсутствие должной взаимосвязи не позволяют обеспечить возрастающие товарные потоки через таможенную границу страны. Схематически видно, что таможенный орган не входит в транспортно-логистическую инфраструктуру и является препятствием на пути продвижения товара по транспортно-логистической цепи в связи с образованием постоянных очередей в пункте пропуска. Исходя из вышесказанного следует необходимость нового института, такого как ТЛТ, которое позволит изменить схему (рис. 1б) взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур в перспективе.



Рис. 1. Действующая (а) и перспективная (б) схемы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур

ТЛТ входит в транспортно-логистическую инфраструктуру, являясь одновременно частью таможенной инфраструктуры. Имитационная модель взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур показана без учета влияния внешних и внутренних факторов воздействия на объект. При решении такой схемы, актуальной задачей становится оценка деятельности ТЛТ. Правительством РФ в 2007 г. был рассмотрен проект «Перечня критериев эффективности деятельности таможенных органов с системой показателей» и утверждены три критерия эффективности деятельности таможенных органов [1]: успешное наполнение федерального бюджета, повышение качества услуг таможенных органов и решение правоохранительных задач. Каждый критерий включает показатели, отражающие конкретно результаты деятельности таможенных органов и, в целом, качество таможенного администрирования.

Оценка деятельности ТЛТ целесообразна по второму критерию: «Повышение качества предоставления услуг таможенными органами, сокращение издержек участников внешнеэкономической деятельности и государства, связанных с таможенным оформлением и таможенным контролем». Данный критерий показывает степень таможенного администрирования – от повышения прозрачности в области информатизации до снижения уровня издержек, ускорения таможенных операций, применения выборочных методов таможенного контроля и др.

Для осуществления заложенных возможностей организации новых каналов продвижения грузопотока и ус-

луг на внутреннем и международных рынках ТЛТ должен реализовывать свои преимущества:

- по снижению затрат по средствам централизованного управления услугами и интеграции;

- по минимизация временных, финансовых издержек путем внедрения системы информационного обмена;

- по реализации «прозрачной» информации за путем предоставления централизованного и децентрализованного доступа к единой базе данных;

- по уменьшению производственных расходов путем оптимизации документооборота;

- по ускорению прохождения грузопотока через стыковые пункты транспортных узлов;

- по оптимизации интермодального процесса перевозок, организация выгодного их взаимодействия;

- по использованию современных научных логистических подходов для внешнеторговых и транзитных грузов.

Для поддержания высокой конкурентоспособности ТЛТ должен постоянно развиваться и совершенствоваться, поэтому необходим способ определения таких моментов как степень удовлетворенности работы ТЛТ; пути совершенствования ТЛТ; степень достижения идеальной модели в процессе преобразования ТЛТ. Данные условия можно уточнить, анализируя показатели деятельности таможенно-логистических терминалов. Основными показателями логистической деятельности цепей поставки являются показатели, характеризующие мощность (пропускную способность) ТЛТ и производительность.

Надо принять во внимание, что планирование пропускной способно-

сти в сфере обслуживания совпадает с планированием мощности в сфере производства, а определение размеров помещений и подбор необходимого оборудования выполняется практически по тем же принципам, но, несмотря на это, в этих процессах есть серьезные отличия. Сервисная мощность (пропускная способность) ТЛТ не является заданной неизменной величиной, она намного больше зависит от факторов времени и места расположения ТЛТ, больше подвержена колебаниям спроса и степень использования напрямую влияет на качество обслуживания.

Планируя пропускную способность ТЛТ нужно учитывать постоянную и неразрывную связь между коэффициентом пропускной способности, т.е. отношение использования сервисной

мощности к качеству обслуживания. Можно схематически отобразить (рис. 2) взаимосвязь интенсивности входящего потока и интенсивности обслуживания в условиях образования очереди. По литературным источникам [2] зона наилучшего качества обслуживания находится приблизительно на линии 70 % использования пропускной способности ТЛТ. В критической зоне участники внешнеэкономической деятельности обслуживаются сервисной системой, однако идет снижение качества обслуживания. В зоне, расположенной над критической, образуется и растет очередь, а вероятность того, что многие участники внешнеэкономической деятельности могут остаться не обслуженными, повышается.

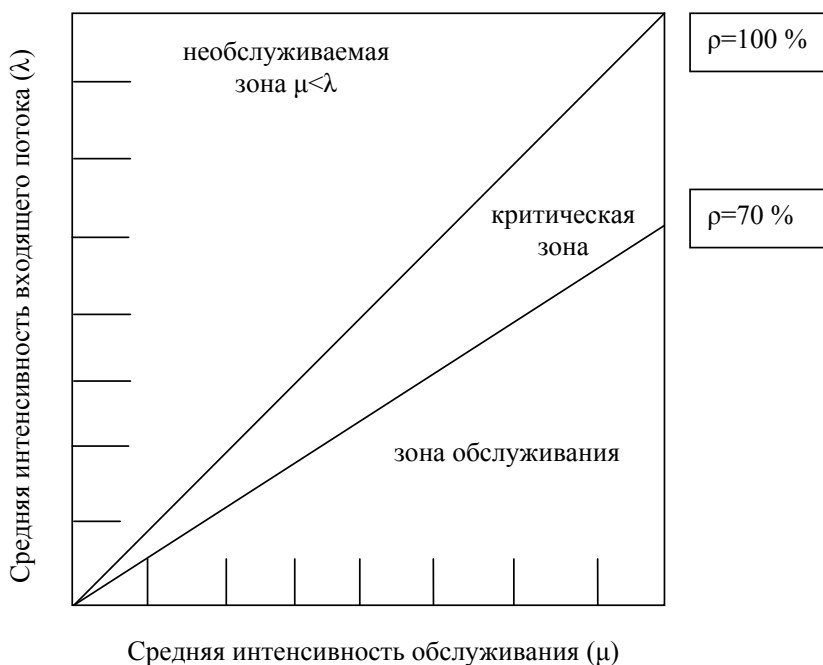


Рис. 2. Взаимосвязь интенсивности входящего потока и интенсивности обслуживания в условиях образования очереди

Немаловажным показателем логистической деятельности цепей поставки считается производительность. Существуют разные степени производительности. *Общая производительность* – отношение общей пропускной способности ТЛТ к общему количеству использованных ресурсов. Недостатками показателя являются использование денежного эквивалента измерения для сопоставления числителя и знаменателя, что приводит к необходимости принимать в расчет приемы в области бухучета; трудности точного определения значений для всех используемых составляющих, особенно нематериальных, таких как квалификация сотрудников таможенных органов, состояние окружающей среды и т.д., а также невозможность выделения наиболее важных факторов.

Частичная производительность – отношение общей пропускной способности к числу единиц конкретного использованного ресурса, а именно:

– производительность оборудования – число рейсов транспорта, вес груза, расстояние;

производительность труда – число поставок продукции на одного сотрудника таможенного органа, число оформленных тонн за одну смену;

– производительность капитала – пропускная способность ТЛТ на каждый рубль, инвестированный в оборудование;

– энергетическая производительность – число доставок на литр топлива, объем хранимой продукции в расчете на квт-час электроэнергии; добавленная стоимость на каждую денежную единицу, затраченную на единицу энергии.

Перспективным направлением исследований в области оценки является моделирование деятельности ТЛТ, при этом целесообразно получить математическую модель с проверкой на адекватность и прогноз с использованием имитационного моделирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. На заседании Правительства РФ рассмотрены критерии эффективности деятельности таможенных органов [05.07.2007] / Федеральная таможенная служба [сайт]. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3820 (дата обращения: 22.09.2015 г.)
2. Чейз Р.Б., Джейкобз Ф.Р., Аквилано Н.Дж. Производственный и операционный менеджмент / 10-е изд. М.: Вильямс, 2007. 1184 с.