



Таможенный мониторинг и управление рисками контейнерных перевозок на водном транспорте

Н.П. Бондаренко

Кандидат экономических наук, доцент

(Ростовский международный институт экономики и управления)

Транспорт, будучи материальной базой и инструментом товарообмена между отдельными регионами, одновременно выступает в качестве фактора, создающего и организующего единое мировое экономическое пространство, способствует дальнейшему развитию территориального разделения труда и реализации сравнительных региональных преимуществ. Актуально, в этой связи, дальнейшее совершенствование системы транспортирования, внедрение технологий перевозки грузов, адекватных процессам мобильности факторов производства в глобальной экономике. В конце 50-х годов американец М. Маклин впервые предложил идею использования многократной тары для перевозки грузов. Более десяти лет понадобилось, чтобы осознать и оценить гениальность этого изобретения, к которому в то далекое время отнеслись очень скептически.

Начало контейнерных перевозок можно отнести к началу шестидесятых, когда был разработан первый морской унифицированный контейнер. Развитие началось с территории США, вначале с внутренних перевозок между городами страны. Впоследствии контейнер «вышел» на морские пути и положил начало развитию целой отрасли в транспортной логистике. Компания American President Line стала первой морской линией, которая начала «продвигать» контейнер на морских транспортных путях. Отработанные мировой практикой технологические схемы перегрузки, перевозки контейнеров, позволяют грузовладельцу оперативно и сохранно осуществить доставку груза в контейнерах в любую точку мира.

Под грузовым контейнером для международных (а также внутренних) перевозок понимается единица транспортного оборудования многократного использования. Конструкция грузового контейнера обеспечивает сохранную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта, что достигается достаточной прочностью контейнера в течение установленного срока службы. Контейнеры подразделяются на универсальные, специализированные и специальные.

Контейнерные перевозки – современный, наиболее экономичный вид транспортировки грузов, используемый как во внутреннем, так и в международном сообщении. Ежегодно объем перевезенных морем грузов в контейнерах составляет около 5 млрд т.

Прогнозируется, что в течение следующего десятилетия объемы международных грузоперевозок по основным транспортным артериям мира возрастут как минимум вдвое.[1] В первую очередь увеличатся объемы транспортировки генеральных грузов, прежде всего контейнеров, на втором месте — энергоносители. Ожидается рост объемов перевозок и других грузов, но все же на первом месте по темпам прироста будут стандартные контейнеры, что приведет к значительному увеличению нагрузки на контейнерные терминалы. В качестве примера можно отметить: в 1986 году объем переработанных в мире контейнеров составил 62 млн конт., в 2000-м — уже 212 млн единиц, в 2003-м – более 270 млн единиц. Рост составил 8—10% в год. Порто-



вые обработки контейнеров в мире в 2003 году распределились так: Северная Америка — 38 млн конт., Азия — 120, Европа — 65, другие направления — 35.[2]

Анализ международного рынка транспортных услуг показывает, что к числу общемировых тенденций развития контейнерных перевозок следует отнести:

- преимущественное развитие технологий контейнеризации грузов и рынка контейнерных перевозок. В настоящее время контейнеризация грузов в мире достигает 55%, или, другими словами, более половины всех контейнеро - пригодных грузов перевозится в контейнерах.[3];

- развитие портовой инфраструктуры и портовых мощностей по обработке контейнеров;

- возрастающая конкуренция на рынке контейнерных перевозок, о чем свидетельствует высокий уровень концентрации услуг по обработке контейнеров в нескольких мировых центрах. Так, например, данные по обработке контейнеров за 2003 год показывают, что 220 млн. стандартных контейнеров были обработаны в трех ведущих центрах - Северной Америке (16,6%), Азии (47,7%), Европе (25,5%).[4]. В число 18 портов - лидеров по переработке контейнеров входят 7 дальневосточных азиатских порта, а также 4 крупнейших северо-западных порта Европы, которые совместно переработали столько же контейнеров, сколько один - крупнейший мировой центр морских контейнерных перевозок - порт Гонконга.

- формирование стратегических альянсов и ассоциаций, проявляющееся в консолидации рынка контейнерных перевозок, слиянии судоходных компаний, создании транспортно-логистических групп, или компаний контейнеро-перевозчиков, приобретающих доли собственности в контейнерных терминалах, предоставляющих широкий спектр услуг и получающих доходы не только от транспортной деятельности;

- увеличение строительства специализированных контейнеров и подвижного состава.

На сегодняшний день контейнерные грузоперевозки являются наиболее перспективным направлением перемещения товаров. Это подтверждают и статистические данные:

более 50% всех грузоперевозок осуществляются с применением контейнеров. Столь высокий процент объясняется несомненными преимуществами и удобством использования при перемещении грузов контейнерами.

Для развертывания эффективной системы контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации в период до 2010 года требуется дополнительное финансирование в объеме ориентировочно 7,3 млрд рублей: на оснащение 22 мобильным инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК) - 2,2 млрд рублей, 9 легководимыми (перебазируемыми) ИДК - 1,8 млрд рублей; на оснащение 6 ИДК для контроля железнодорожных вагонов - 1,4 млрд рублей; на оснащение 10 ИДК для контроля авиационных контейнеров - 0,7 млрд рублей, на оснащение 4 ИДК для контроля морских контейнеров - 1,2 млрд руб. [5]

Для повышения эффективности таможенного контроля перед таможенными органами стоит задача в укреплении взаимодействия таможенных органов с транспортными организациями посредством разработки и внедрения совместных технологий, обеспечивающих осуществление эффективного таможенного контроля и оформления товаров с учетом непрерывности перевозочного процесса и необходимости сокращения простоя транспортных средств.

Одной из главных задач таможенных органов является контроль за товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу. Таможенные формальности являются неотъемлемой частью современной мировой торговли, а при перемещении товаров различными видами транспорта (с их перегрузкой в пункте пропуска или без таковой) таможенные органы и их функции являются серьезным инструментом регулирования внешнеэкономических отношений.

Для обеспечения эффективного таможенного контроля огромных по своему объему потоков товара и транспорта через границу в системе таможенных органов должна быть организована четкая, хорошо отлаженная, гибкая и информативная система управления, анализа и контроля. Эта задача является физической не выполнимой без автоматизации таможенного контроля, повсеместного внедрения новых



информационных технологий, гибких и мощных систем управления и обработки баз данных, использования скоростных каналов связи и информационного обмена и взаимодействия между различными объектами контролирующей системы.

Необходимо отметить, что современные информационные технологии тесно вплетаются во все процессы деятельности таможенных органов. При этом они приносят с собой не только новые методы сбора, хранения и обработки информации, но к тому же значительно ускоряют эти процессы, оптимизируют их, повышая качество их осуществления и эффективность. Основным информационным источником и главным составляющим компонентом информационных технологий является электронная база данных оформленных грузовых таможенных деклараций (ЭБД ГТД).

Информационные базы данных, находящиеся в распоряжении таможенных органов, наиболее детально позволяют проанализиро-

вать поток контейнеров через российскую таможенную границу. Как показывают результаты анализа, подавляющий объем товаров в контейнерах перемещается в рамках морских перевозок. Следует отметить, что более 84% товаров, перемещаемых в контейнерах через таможенную границу Южного таможенного управления (ЮТУ), ввозится морским видом транспорта. Подавляющее большинство товаров, перемещаемых через пункты пропуска Новороссийской таможни, перевозятся в контейнерах, что, согласно статистическим данным, составляет более 70%.

В зоне деятельности Новороссийской таможни оформление контейнерных перевозок осуществляют следующие таможенные посты: т/п Анапский, т/п Геленджикский, т/п Новороссийский пассажирский и отдел таможенного оформления и таможенного контроля №1.

В приведенной ниже таблице содержатся результаты анализа контейнерных перевозок в зависимости от вида транспорта.

Таблица

Контейнерные перевозки по видам транспорта

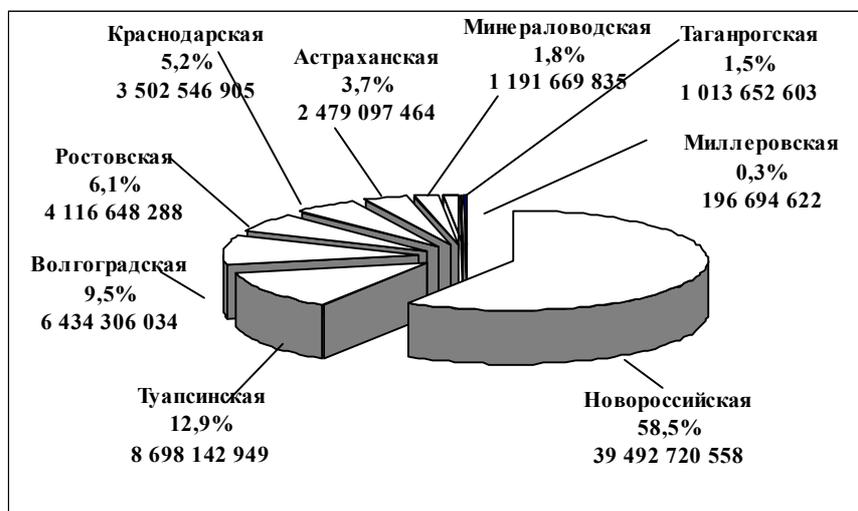
| Направление | Вид транспорта | Брутто, тонн | | Стоимость, долл. | |
|-------------|---------------------------|--------------|--------|------------------|--------|
| Импорт | Морской транспорт | 491 450 | 86,9% | 278 177 | 78,4% |
| | Железнодорожный транспорт | 30 434 | 5,4% | 38 542 | 10,9% |
| | Автомобильный транспорт | 22 390 | 4,0% | 22 422 | 6,3% |
| | Речной транспорт | 20 937 | 3,7% | 15 480 | 4,4% |
| | Итого | 565 211 | 100,0% | 354 622 | 100,0% |
| Направление | Вид транспорта | Брутто, тонн | | Стоимость, долл. | |
| Экспорт | Морской транспорт | 76 620 | 71,4% | 85 275 | 75,3% |
| | Железнодорожный транспорт | 27 656 | 25,8% | 23 459 | 20,7% |
| | Автомобильный транспорт | 2 898 | 2,7% | 4 431 | 3,9% |
| | Речной транспорт | 83 | 0,1% | 23 | 0,02% |
| | Итого | 107 258 | 100,0% | 113 188 | 100,0% |

Данные на рисунке 1 свидетельствуют о том, что значительные объемы товаров в контейнерах перемещаются через таможен-

ные посты Новороссийской, Туапсинской, Волгоградской, Ростовской и Краснодарской таможен.



Количество контейнеров по таможенным регионам, 2004 год



В настоящее время таможенная служба играет значительную роль в социально-экономической жизни России, поскольку более 40% всех налоговых поступлений в федеральный бюджет дают таможенные органы.

Эффективность деятельности таможенных органов в области досмотровых операций зависит от технологии проведения таможенного досмотра товаров. Переход таможенных органов на качественно новые условия работы: от тотальных досмотров к аналитической деятельности, связан с принятием новой редакции Таможенного Кодекса, основанной на концепции работы таможни с учетом использования системы анализа и управления рисками при максимальном использовании таможенных и информационных технологий.

Новая система выборочного таможенного досмотра товаров, на основе системы анализа и управления рисков, заключается в том, что проверке будут подвергаться товары и грузы, провоз которых сопряжен с рисками для российской экономики и безопасности государства, а также здоровья населения. Внедрение такой системы позволит сократить время на таможенный досмотр товаров, снизить загруженность сотрудников таможни, осуществить перераспределение трудовых ресурсов таможни.

На основе показателей деятельности отдела фактического контроля (ОФК) Новоросийской таможни осуществлён анализ процедуры проведения таможенного досмотра товаров, перемещаемых в контейнерах, с применением системы управления и анализа рисков.

Для проведения анализа были использованы следующие статистические показатели:

1. вес брутто всех перемещаемых через Новоросийскую таможню контейнеров с товарами;
2. количество контейнеров за фиксированный период времени;
3. показатель, полученный опытным путём – среднее время, затрачиваемое одним сотрудником на досмотр одного контейнера.

Для сужения области анализа были взяты только те товарные группы, доля которых в общей массе, перемещаемых в контейнерах в зоне деятельности ОФК товаров по весу брутто составляет более 10%. Такими товарными группами на уровне первых двух знаков являются:

- 7 – овощи свежие и подвергшиеся незначительной обработке;
- 8 – свежие и сушеные фрукты, орехи;



20 – продукты переработки овощей и фруктов;

21 – разные пищевые продукты;

22 – алкогольные и безалкогольные напитки;

34 – мыломоющие средства;

68 – изделия из камня, гипса, цемента и др. камней;

69 – керамические изделия;

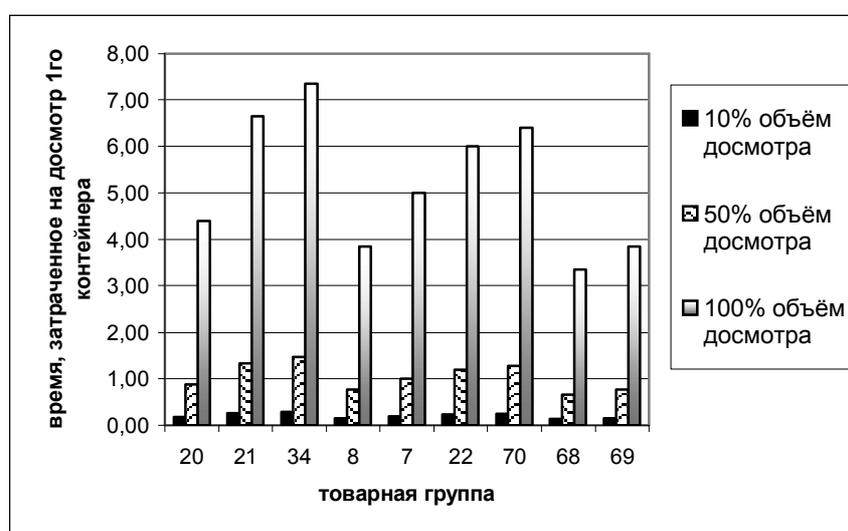
70 – стекло и изделия из него.

Для сравнения взят период исследования, ограниченный первым кварталом 2002, 2003 и 2004 годов.

Разница требуемого времени на 10% и 100% объём досмотра товаров представлена на диаграмме. (См. рис. 2.)

Рисунок 2

Время, затраченное на досмотр одного контейнера



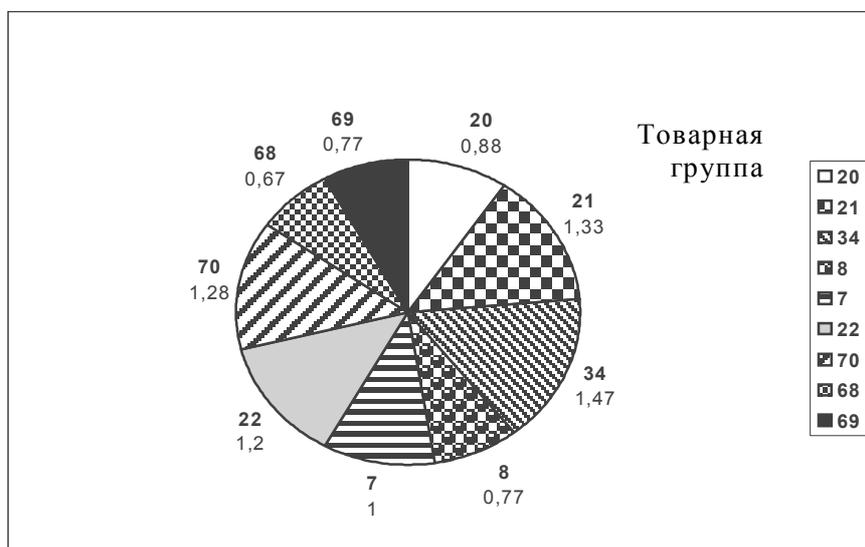
На представленной диаграмме четко просматривается большой разрыв во времени досмотра одного контейнера: от 3 до 7 часов для различных товарных групп. Следовательно, при переходе на применение 10% объема досмотра в качестве приоритетного, загруженность должностных лиц ОФК Новороссийской таможни сократится как минимум в 3,5 раза, что в свою очередь позволяет сделать значительный вклад в ускорение процедуры таможенного оформления, а значит выпустить то-

вар в указанные сроки: не позднее трех рабочих дней (ст. 152 ТК).

Из приведенных данных также видна прямая зависимость между временем досмотра товара и самим товаром и его упаковкой. Чем меньше товарная единица и чем больше товарных единиц содержится в одной упаковке, тем больше времени требуется для досмотра товара. Данная зависимость отражена на следующей диаграмме. (См. рис. 3)



Пропорциональная зависимость между товарной группой и временем, необходимым на ее досмотр



Наибольший период времени на таможенный досмотр из представленных товарных групп требуется для 21 (разные пищевые продукты), 70 (стекло и изделия из них), 22 (алкогольные и безалкогольные напитки). По габаритам это относительно мелкий товар, единиц которого в одной упаковке насчитывается от нескольких десятков до нескольких сотен.

Наименьшее время необходимо для досмотра изделий из камня и керамических изделий, данный товар содержит гораздо меньшее количество товарных единиц в общей упаковке, поэтому таможенный досмотр проводится быстрее, так как требуется меньше времени на осуществление выгрузки, пересчета товара и проведение других досмотровых операций.

Исходя из рассчитанного среднего времени, затрачиваемого на досмотр одного контейнера и количества перемещаемых за первый квартал каждого года контейнеров было рассчитано необходимое минимальное количество сотрудников ОФК: 9 человек при объеме досмотра 50%, 2 человека при объеме досмотра 10% и 46 человек при объеме 100% досмотра. Последняя цифра, конечно, далека от действительности. Таможенные органы не в

состоянии содержать такое огромное количество досмотровых инспекторов (притом, что для анализа берется только часть товарных групп), их количество фактически представляет собой цифру меньшую в 4,5 раза. Но если принять во внимание, что до 1 января 2004 года основная масса досмотров приходилась на 100% объема, то можно однозначно сделать вывод, что загруженность сотрудников превышала норму на несколько порядков.

На практике квалифицированные сотрудники с опытом работы в досмотровых отделах с необходимой быстротой досматривают контейнера, это объясняется их многолетней практикой, ведь номенклатура товаров перемещаемых через Новороссийскую таможню за последние годы значительно не изменилась. И за время работы должностные лица ОФК разработали свои практические приемы досмотра товаров, многие операции осуществляются автоматически, а также следует отметить, что свою роль играет интуиция сотрудника и умение анализировать психологическое поведение людей.

Если провести полномасштабный анализ всего количества перемещаемых в зоне деятельности ОФК контейнеров с более об-



ширной номенклатурой товаров, перемещаемой через Новороссийскую таможню, то представляется реальная возможность рассчитать оптимальную штатную численность досмотрового отдела. В отношении добросовестных участников ВЭД, согласно положениям концепции управления рисками, должен применяться «зеленый коридор», а, соответственно, таможенное оформление производится без досмотра или с минимальным объемом последнего. Это позволит осуществить перераспределение трудовых ресурсов и акцентировать внимание на аналитической работе в ходе производства основного таможенного оформления.

В мировой практике система управления рисками применяется на протяжении ряда лет. Цель системы управления рисками (СУР) - создание современной системы таможенного администрирования, обеспечивающей осуществление эффективного таможенного контроля, исходя из принципа выборочности, основанного на оптимальном распределении ресурсов таможенной службы Российской Федерации на наиболее важных и приоритетных направлениях работы таможенных органов для предотвращения нарушений таможенного законодательства Российской Федерации:

- ▣ имеющих устойчивый характер;
- ▣ связанных с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов в значительных размерах;
- ▣ подрывающих конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей;

▣ затрагивающих другие важные интересы государства, обеспечение соблюдения которых возложено на таможенные органы.

Введение системы анализа и управления рисками позволит изменить ситуацию, в результате чего должно увеличиться количество контейнеров, оформляемых без проведения таможенного досмотра, снизить загруженность должностных лиц, которые смогут выполнять оптимальное количество досмотров при максимальной эффективности контроля, осуществить переход количественных показателей досмотровых операций в качественные.

Литература:

1. Дунаев О.Н. К вопросу о развитии контейнерных перевозок. – М.: 2001, с. 45
2. Кононов С.П. Международные трансмодальные перевозки. – М.: 2003, с. 29
3. Белоглазова Л.В. Обновление контейнерного флота.// «Бизнес и торговля», №5, 2003, с. 29
4. Лавров В.С. Контейнерные артерии планеты.// «Таможенный вестник», № 8, 2003, с.125
5. Об основных направлениях таможенной политики на 2007-2009 годы. (Таможня. РУ Новости таможни. По информации пресс-службы Правительства РФ, 2006 г.)
6. Внутренние информационные источники Южного таможенного управления, разрешенные к использованию

Минфин дал разъяснения по вопросам исчисления НДС при транспортировке товаров

Стоимость услуг по транспортировке белорусских товаров, ввозимых на территорию Российской Федерации с территории Республики Беларусь, осуществляемых как по территории Республики Беларусь, так и по территории Российской Федерации, включается покупателем в налоговую базу по налогу на добавленную стоимость, определяемую в отношении указанных товаров.

При этом суммы налога на добавленную стоимость, уплаченные поставщикам услуг по транспортировке таких товаров, в их стоимость не включаются (письмо Минфина от 1 октября 2007 г. N 03-07-13/1-26).

Соб. инф.