

УДК 339.543.2

## АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ ПРИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю.

*Санкт-Петербургский филиал Российской таможенной академии*

## ANALYSIS OF THE EFFICIENCY OF CUSTOMS LOGISTICS IN CONTAINER TRANSPORTATIONS

Polyakova A.A., Afonin D.N., Jargina N.Ju.

*St. Petersburg branch of Russian customs Academy*

### Аннотация

В статье анализируется современное состояние логистики по отдельным видам транспорта с учетом доли контейнерных перевозок. В настоящей статье рассмотрены примеры достижения таких целевых индикаторов, как интеграция в мировое транспортное пространство и развитие транзитного потенциала страны. Представленные в статье решения основаны на использовании интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии. Представлены графики достижения плановых значений индикаторов по базовому и инновационному сценарию. Также в статье выделена система транспортных нормативно-правовых актов, регламентирующих таможенно-логистические операции. Приводится блок проблем, выявленных при транзитных перевозках, актуальных для Российской Федерации.

**Ключевые слова:** логистика, проблемы таможенной логистики, контейнерные перевозки, интегральная оценка.

### Abstract

The article analyzes the current state of logistics for certain types of transport taking into account the share of container transportations. This article describes examples of achievement of such target indicators as integral evaluation into the world transport space and development of the transit potential of the country are considered. Presented in the article a solutions are based on the use of an integrated assessment of the actual level of achievement of the strategy indicators. Based on the analysis presented the graphs of achievement of planned values of indicators on the base and innovative scenario are presented. The article also discusses highlights the system of transport regulatory and legal acts regulating customs and logistics operations. The following text sets out a block of problems identified during transit traffic, relevant to the Russian Federation.

**Keywords:** logistics, problems of modern customs logistics, container transportation, integrated assessment.

Информационно-техническое регулирование таможенной логистики зачастую сопряжено с определенным видом транспорта [1, 2]. Проведенный анализ иллюстрирует не только современное состояние логистики по отдельным видам транспорта, но и отражает данные транзитных перевозок, с учетом доли контейнерных перевозок.

Нами проведен анализ реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Транспортная стратегия определяет направления развития всего транспортного

комплекса страны, и ее реализация сопряжена с большим количеством целей и задач, однако при анализе акцент смещается на такую задачу, как интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

Начиная с 2015 года развитие отраслей транспортного комплекса осуществлялось в рамках государственных программ РФ и было ориентировано на реализацию целей Транспортной стратегии [3], а также мероприятий Плана деятельности Министерства транспорта РФ [4], которые направлены на

решение задач, поставленных в указах Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 596-606 [5,6] и Основных направлениях деятельности Правительства РФ на период до 2018 года [7].

Коллегия Евразийской экономической комиссии упростила таможенное декларирование морских контейнеров в качестве транспортных средств международной перевозки (ТСМП) в портах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) для их дальнейшего перемещения по территории Союза иным видом транспорта [8]. С мая 2017 года для оформления подобных грузоперевозок участникам внешнеэкономической деятельности понадобится всего одна декларация в единственном экземпляре на всем пути следования с многократным пересечением таможенной границы ЕАЭС.

Кроме того, теперь таможенным представителям при декларировании подобных ТСМП больше не нужно будет документально подтверждать свои полномочия. Вся необходимая информация будет храниться в информационных системах и справочниках таможенных органов.

Как пояснили в таможенном блоке Комиссии, принятое решение урегулирует проблему доставки товаров в иностранных контейнерах из морских портов стран ЕАЭС местному получателю. Ранее такая перевозка формально могла считаться «внут-

ренней», что исключало возможность декларировать иностранные контейнеры в упрощенном порядке в качестве ТСМП.

В отчетный период 2015-2017 годы реализовывались крупные инвестиционные проекты, направленные на комплексное развитие транспортной системы РФ, повышение надежности и доступности транспортных услуг, увеличение транзитного потенциала.

Анализ достижения целевых индикаторов в 2016 году по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» показывает снижение динамики достижения данной цели. Один индикатор из одиннадцати, входящих в указанную группу, выполнен на уровне целевого значения - перевозки транзитных грузов через территорию РФ автомобильным транспортом. Основными причинами недостаточной динамики достижения заданных значений целевых индикаторов по данной цели Транспортной стратегии можно выделить:

- сокращение объема транзитного грузопотока через территорию РФ, в том числе по направлению через Дальний Восток и из Республики Казахстан [9];
- значительное сокращение объемов перевозок украинских транзитных грузов;
- возросшая конкуренция транспортных компаний из Республики Беларусь, стран Балтии и Польши;



Рис. 1 Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии в процентах от запланированных в 2016 гг.



**Рис.2** Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии в процентах от запланированных в 2017 гг.

– снижение ставок фрахта морских линейных перевозок контейнеров между Азией и Европой (что привело к оттоку части китайского транзитного грузопотока с железнодорожного на морской транспорт).

Диаграмма интегральной оценки фактического уровня достижения индикаторов стратегии по Цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» в процентах от запланированных в 2016 г. представлена на рис. 1.

На основе анализа фактических значений по 11 целевым индикаторам по Цели 4 Транспортной стратегии за 2016 год можно сделать вывод о недостаточном темпе развития транспортного комплекса в вопросах интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны.

Интегрированный показатель (общий процент достижения цели) составил 82,02 %. Из упомянутых 11 индикаторов только по 2 индикаторам фактические значения превышают уровень установленных плановых значений индикаторов по базовому варианту развития отрасли.

Вместе с тем, фактические значения 9 индикаторов не достигли установленного уровня базового (консервативного) варианта, из которых по четырем индикаторам отставание выражается более чем в 25 %.

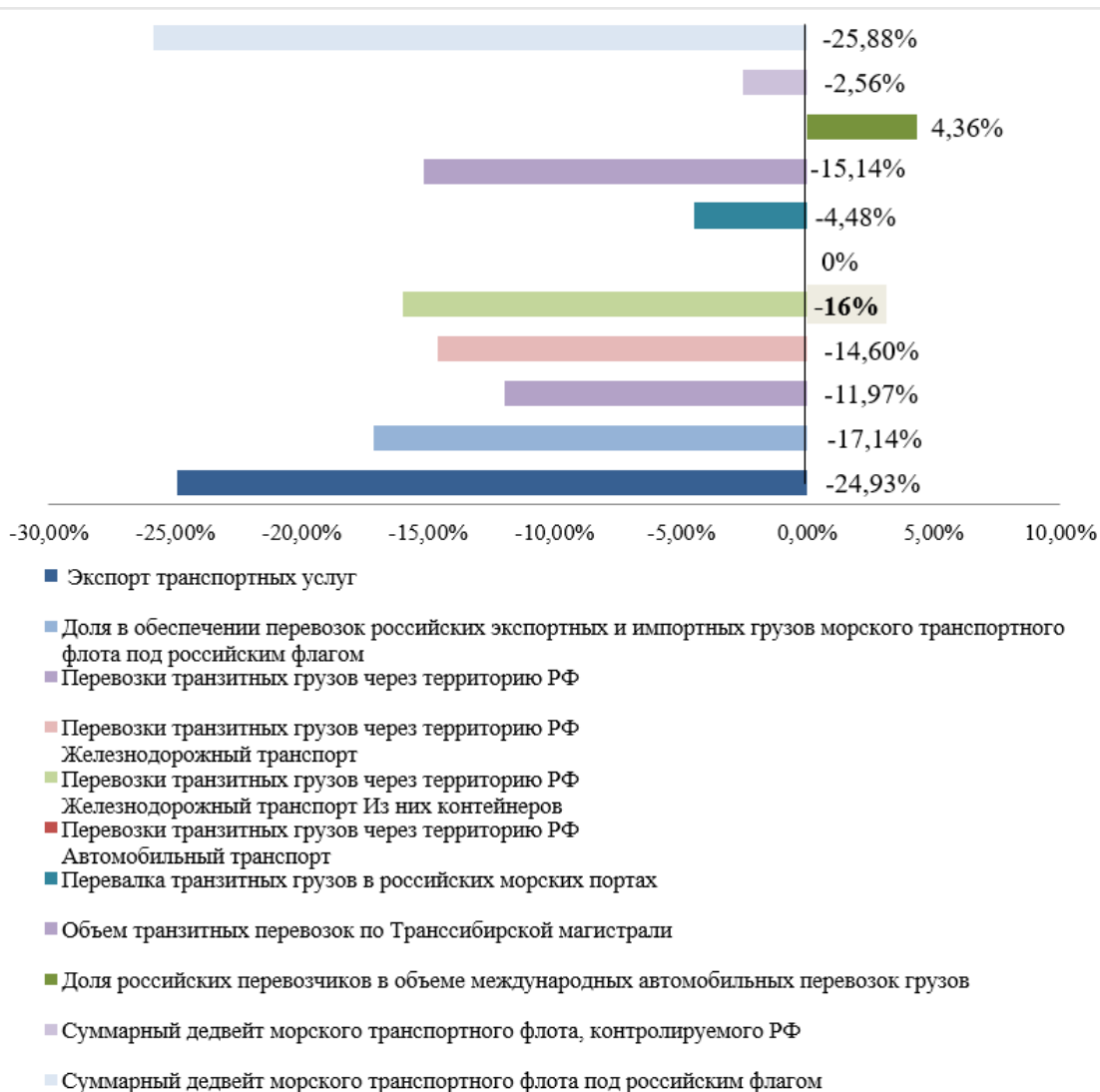
Оценки уровня достижения индикаторов по Цели 4 в 2017 году приведены на следующей лепестковой диаграмме (рис.2).

Интегрированный показатель (общий процент достижения цели) составил 70,36 %. По индикатору 4.2.2 «Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации автомобильным транспортом» фактическое значение достигло уровня установленного планового значения индикатора по базовому варианту развития отрасли.

Вместе с тем, фактические значения 10 индикаторов не достигли установленного уровня базового (консервативного) варианта.

Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год приведена ниже в виде линейчатой диаграммы, описывающей динамику роста или падения уровня (процента) достижения планового значения индикатора заданного года по отношению к уровню (проценту) достижения данного индикатора в предыдущем году (рис. 3).

Действующая нормативно-правовая база в части как информационно-технического обеспечения, так и таможенной логистики в целом представляет собой достаточное количество документов, регулирующих осуществление таможенно-логистических операций не только на территории РФ,



**Рис.3 Оценка динамики изменения достижения заданных плановых значений индикаторов Транспортной стратегии за 2017 год**

но и Евразийском экономическом пространстве. Однако данная база не является структурированной, что следует из проведенного анализа нормативно-правового обеспечения таможенной логистики.

Относительно анализа логистических показателей стоит отметить неудовлетворительную динамику развития транспортного комплекса в вопросах интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала.

Наиболее перспективными в России являются контейнерные перевозки лишь двух видов транспорта морского и железнодорожного. Однако и на данных рынках существует множество проблем.

1. Важной проблемой является низкий уровень контейнеризации внутренних и частично внешнеторговых грузопотоков. На

данный момент, из-за кризиса глобальной экономической системы все ресурсы дешевеют, и государство уже сейчас закладывает в финансовую политику большие средства на развитие национальной экономики, а поскольку реальный сектор будет расти, возникнет спрос на перевозки контейнерами.

Основные усилия по увеличению конкурентоспособности должны быть направлены на развитие инфраструктуры и современных технологий контейнерных перевозок в регионах с низким уровнем контейнеризации, оптимизацию качественных (скорость, регулярность) и стоимостных параметров контейнерных перевозок. Высокий уровень качества сервиса доставки значительно улучшит позиции контейнерных перевозок.

Таблица 1

## Динамика основных показателей контейнерных перевозок морским транспортом за 2015-2017 гг.

Показатель тыс. TEU на январь	2015	2016	2017	Абс. прирост тыс. TEU	Относ. прирост, %
Контейнерооборот	342,25	329,85	295,73	-34,12	-10,34
Перевалка транзитных контейнеров	9,62	8,82	2,81	-6,01	-68,14
Каботаж контейнеров	50,95	49,59	41,26	-8,33	-16,80
Импорт	40,35	133,14	123,55	-9,59	-7,20
Перевалка экспортных контейнеров	146,27	138,36	128,12	-10,24	-7,40
Перевалка порожних контейнеров	87,76	68,50	55,21	-13,29	-19,40
Перевалка экспортных груженых контейнеров	58,51	69,91	72,92	3,01	4,30

2. Проблемой является дисбаланс между объемами экспорта и импорта, вызванный низкими уровнями эффективности со стороны логистики, и приоритетом на экспорт сырья. В России по экспертным оценкам менее чем 26 % всего грузопотока пригодно для транспортировки в контейнерах [10].

Решением данной проблемы будет привлечение к контейнерным перевозкам массовых грузов там, где это экономически целесообразно (на направлениях порожних контейнерных перевозок.). Таким образом, будет увеличен объем экспорта, и увеличена эффективность использования контейнеров.

3. Так же проблемой является плавное вытеснение морским транспортом железнодорожных контейнерных перевозок в освоении импортных контейнеропотоков [11].

Для укрепления своих позиций необходимо формирование конкурентоспособной «сквозной» услуги интермодальной перевозки на направлениях сухопутных транспортных коридоров.

Еще одной важной проблемой, вытекающей из предыдущей, является переключение контейнеропотоков с основных железнодорожных направлений на «параллельные» маршруты с использованием морского и автомобильного транспорта.

Основным направлением ее решения будет: привлечение грузов с «параллельных» маршрутов в приоритетном порядке для встречной дозагрузки контейнеров и подвижного состава за счет формирования дифференцированных условий на груженом и порожнем направлениях в рамках основных железнодорожных транспортных коридоров. Это еще раз подчеркивает необходимость развития сервиса железнодорожного транспорта, и внедрения в него инноваций для поддержания конкурентоспособности в ценах.

Что касается контейнерных перевозок морским транспортом, на данный момент наблюдается снижение их объема на фоне общего экономического спада (табл.1).

Наибольшее изменение прослеживается по перевалке транзитных контейнеров, показатель сократился на 6,01 тыс. TEU или на 68,14 %. Высокими планками прироста так же характеризуются каботаж и перевалка порожних контейнеров, 16,8 % и 19,4 % соответственно.

Единственная положительная динамика наблюдается по перевалке экспортных груженых контейнеров 3,01 тыс. TEU или увеличение на 4,3 %. За последний год уровень экспорта и импорта в целом значительно сократились, из-за увеличения экономических барьеров в виде санкций.

Таким образом, анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных

перевозках необходимо проводить при помощи построения количественной модели сети внешней логистики, т.е. на территории ЕАЭС, суть которой заключается в том, что она позволит получить численные оценки показателей функционирования таможенно-логистической сети в целом, на основании которой будут приниматься решения о конфигурации сети, об объёме и производительности требуемых для её функционирования ресурсов.

Необходимо отметить, что контейнерные перевозки сегодня стали важной составляющей мировой экономической системы. Основными факторами, которые

улучшат положение России на мировой арене по контейнерным перевозкам станут:

- использование инновационных технологий;

- увеличение числа транспортно - логистических центров, портов, терминалов;

- упрощение процедур регистрации и проверок;

- увеличение числа маршрутов, развитие логистики.

Это активно развивающийся рынок, ежегодно набирающий обороты и имеющий огромные перспективы, что и подтверждает проведенный анализ.

### Список литературы

1. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Экономическая безопасность на таможенной границе // В сборнике: ТАМОЖЕННЫЕ ЧТЕНИЯ - 2014. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА (к 20-летию Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии) Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. 2014. С. 18-23.
2. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Мютте Г.Е., Кондрашова В.А. Системный анализ рисков в пунктах пропуска через государственную границу российской федерации при реализации таможенных услуг // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 18. С. 14-18.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, № 1734-р от 22.11. 2008 г// Распоряжение Правительства Российской Федерации ред. от 11.06.2014 г.// СПС «Гарант».
4. Проект корректировки на 2016-2019 годы Плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016 – 2021 годы, утвержденного Министром транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколовым 23 мая 2016 г. (включая раздел III. Публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации на 2016 год) // СПС «Гарант».
5. О долгосрочной государственной экономической политике // Указ Президента РФ от 07.05.2012 № 596 // СПС «Гарант».
6. О мероприятиях по реализации государственной социальной политики // Указ Президента РФ от 07.05.2012 № 597 // СПС «Консультант Плюс».
7. Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года (новая редакция) // утв. Правительством РФ 14.05.2015 // СПС «Гарант».
8. Процедура транспортировки морских контейнеров упростится в 2017 году. Электрон. дан. информационно-аналитического сетевого издания ПРОВЭД // URL: Режим доступа. www.proved.ru (дата обращения - 17.01.2017 г.).
9. Портал Федеральной службы государственной статистики: транзитный грузопоток через территорию Российской Федерации за период 2014-2016 гг. // URL <http://www.gks.ru> (дата обращения: 17.01.2017).
10. Бочков П.В. Развитие региональных логистических перевозок в условиях экономического кризиса. // Актуальные вопросы экономической науки, 2016. №42. С.50-52
11. Черенков Н.И., Русановский С.А. Флот и морские контейнерные перевозки в России // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития, 2015. С.78-86.

Поступила в редакцию 12.05.2017

### Сведения об авторе:

*Полякова Алиса Алексеевна* – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: [tstk@spbtra.ru](mailto:tstk@spbtra.ru).

*Афонин Дмитрий Николаевич* – доктор медицинских наук, профессор кафедры технических средств таможенного контроля и криминалистики Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: [tstk@spbtra.ru](mailto:tstk@spbtra.ru)

*Яргина Наталья Юрьевна* – старший преподаватель кафедры технических средств таможенного контроля и криминалистики Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: [tstk@spbtra.ru](mailto:tstk@spbtra.ru)