



**ФЕДОРЕНКО Роман Владимирович**  
Кандидат экономических наук, доцент  
кафедры маркетинга и логистики

**Самарский государственный  
экономический университет**  
443090, РФ, г. Самара,  
ул. Советской Армии, 141  
Тел.: (927) 742-39-86  
E-mail: fedorenko083@yandex.ru

#### Ключевые слова

ТАМОЖЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ  
ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА  
ТАМОЖЕННЫЕ ПОСРЕДНИКИ  
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
АУТСОРСИНГ

#### Аннотация

В статье представлен механизм выбора эффективной стратегии взаимодействия с фирмами, предлагающими таможенно-логистические услуги. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры и сопряжение интересов таможни, таможенных посредников и декларантов позволит значительно сократить временные и финансовые затраты, возникающие в процессе таможенной переработки грузов.

#### JEL classification

**F10, F16, R41**

## Логистизация таможенного обслуживания как фактор повышения эффективности работы участников ВЭД

В современных экономических реалиях интеграция отечественных предприятий и российской экономики в целом в мировое хозяйство невозможна без эффективного использования богатейшего инструментария, имеющегося в арсенале многих зарубежных стран и международных организаций и активно внедряемого в российских таможенно-логистических системах. Вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию (ВТО) заметно увеличило количество вопросов, возникающих у рядовых участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД). Интеграция и глобализация экономики изменяют традиционные понятия о качестве товаров и услуг, производительности труда, уровне производственных издержек. Это вынуждает перестраивать бизнес, адаптировать управление к современным условиям [9. С. 83].

В ряде отраслей экономики уже сейчас можно заметить перемены в соотношении экспортно-импортных операций, увеличение или уменьшение объемов товаропотоков из отдельных стран, изменения в различных требованиях по прохождению таможенных формальностей в ходе организации внешнеторговых операций.

За последние годы заметно изменились взаимоотношения таможенных органов с рядовыми участниками ВЭД. Многие таможенные процедуры были заметно упрощены, законопослушные участники ВЭД, имеющие хорошую таможенную и налоговую историю, проходят все таможенные формальности в ускоренном и упрощенном порядке, общие сроки таможенного оформления заметно снижены, внедрена система электронного декларирования.

Однако, даже с учетом всех нововведений, по-прежнему многие компании, занятые во внешнеэкономической сфере, сталкиваются с большим числом самых разнообразных проблем, решить которые самостоятельно они не всегда способны. К таким проблемам можно отнести как точное и своевременное

выполнение всех предусмотренных таможенным законодательством требований, так и решение вопросов, связанных с организацией движения материалопотока в ходе внешнеэкономической деятельности, в частности, вопросы перевозки и хранения товаров.

Особое значение подобные проблемы приобретают в связи с тем, что в международной торговле организация перемещения товаров связана с выполнением более дорогостоящих и сложных операций, нежели организация товародвижения на национальном рынке, в сфере внутренней торговли. Так, по оценкам специалистов, затраты на перемещение материальных товаров в сфере международного товарообмена составляют порядка 25–35% от цены их продаж, в то время как подобные затраты на внутреннем рынке не превышают 8–10% от стоимости товаров, предназначенных для отгрузки [4. С. 3].

В результате можно сделать вывод о высокой значимости вопросов сокращения временных и финансовых затрат в процессе движения товаропотока через таможенные границы. Логистизация таможенной деятельности является одним из важнейших инструментов достижения данной цели. Благодаря логистизации упрощается действующая система таможенного администрирования, формируется отвечающая современным экономическим и технологическим требованиям таможенно-логистическая инфраструктура, что в комплексе должно создать максимально благоприятные условия для функционирования непосредственных участников внешнеторговой деятельности.

Одним из важнейших направлений логистизации таможенной деятельности является решение вопросов по ускорению процессов таможенной обработки грузов [6. С. 5]. Внешнеэкономическая деятельность предполагает постоянное перемещение товаров и(или) транспортных средств через таможенную границу государства или таможенного союза, в результате чего неизбежно воз-

## Customs Service Logistization as a Factor in Improving the Efficiency of Foreign Economic Activity Participants

никает необходимость проведения таможенной обработки грузов.

Таможенная обработка грузов является частью таможенного регулирования. В соответствии со статьей 1 ТК ТС: «Таможенное регулирование – правовое регулирование отношений, связанных с перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза, их перевозкой по Единой таможенной территории Таможенного союза под таможенным контролем, временным хранением, таможенным декларированием, выпуском и использованием в соответствии с таможенными процедурами, проведением таможенного контроля, уплатой таможенных платежей, а также властных отношений между таможенными органами и лицами, реализующими права владения, пользования и распоряжения данными товарами» [7. Ст. 1].

Необходимо отметить, что таможенная, как орган, созданный государством, должна быть в первую очередь гарантом соблюдения таможенного законодательства [2. С. 228]. Логистизация процессов таможенной переработки грузов имеет своей основной целью распространение логистического подхода на основные таможенные процедуры, связанные с физическим перемещением товаров через таможенную границу и решением всех вопросов таможенного оформления и контроля.

По мнению ряда ученых, «логистический подход состоит в установлении адекватности информационного и материального потоков, определении технологии оптимального перемещения ресурсов и товаров, выработке требований к качеству товаров и их упаковке, выявлении центров возникновения потерь времени, нерационального использования материальных и трудовых ресурсов, оборудования и помещений» [3. С. 17].

Из этого определения можно сделать вывод о том, что логистизация таможенной обработки грузов – это создание оптимально организованной системы взаимодействия всех участ-

ников ВЭД в процессе таможенной переработки грузов, направленной на достижение максимально возможного совокупного полезного эффекта. Объектом логистических усилий при этом являются процедуры таможенной переработки грузов, а субъектами – все участники ВЭД независимо от их организационно-правового статуса. В отличие от сугубо коммерческих сфер деятельности логистизация таможенной переработки грузов должна носить так называемый добровольно-принудительный характер. Добровольность достигается через сопряжение экономических интересов участников ВЭД с интересами государства, выражаемыми посредством требований таможенных органов, а принудительность заключается в том, что прохождение процедур таможенной переработки грузов, если это предусмотрено законом и подзаконными актами, является обязательным требованием, избежать выполнения которого для любой компании должно быть невозможно.

Организация физического перемещения экспортно-импортных грузов осуществляется либо по прямым каналам товародвижения (грузоотправитель – таможенный орган – грузополучатель), либо по косвенным с участием таможенных посредников (грузоотправитель – таможенный посредник – таможенный орган – грузополучатель). Привлечение в канал товародвижения таможенного посредника позволяет компании – участнику ВЭД передать на аутсорсинг решение ряда вопросов, важных при прохождении таможенных формальностей. К таким вопросам может быть отнесено определение кода товара по Таможенной номенклатуре внешнеэкономической деятельности, оформление таможенной декларации, обеспечение уплаты таможенных платежей, организация перевозки или хранения грузов, находящихся под таможенным контролем и т.д.

При этом в условиях электронного декларирования компания – участник ВЭД уже не оказывается привязанной

▶ **Roman V. FEDORENKO**

*Cand. Sc. (Ec.), Associate-Prof. of Marketing and Logistics Dept.*

**Samara State University of Economics  
443090, RF, Samara,  
Sovetskoj Armii St., 141  
Phone: (927) 742-39-86  
E-mail: fedorenko083@yandex.ru**

### Key words

CUSTOMS SERVICE  
CUSTOMS AND LOGISTICS SYSTEM  
CUSTOMS BROKERS  
FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY  
OUTSOURCING

### Summary

The article presents a mechanism to choose an effective strategy of interaction with companies offering customs and logistics services. Development of customs and logistics infrastructure and interface between interests of customs, brokers and customs applicants can significantly reduce time and financial costs that arise during customs processing of goods.

### JEL classification

**F10, F16, R41**

к конкретной таможене. Фирма может подать электронную декларацию как в месте физического пересечения границы товаром, так и в месте назначения, или же в любом другом регионе России. В настоящее время важнейшим фактором обновления является информационно-технологический, под его воздействием современная коммерция обретает технологии поддержки управленческих решений, новые формы коммуникации и пр. [1]. В результате фирма может выбирать место таможенного оформления с учетом уровня развития таможенно-логистической инфраструктуры в том или ином регионе.

Таким образом, все большее значение приобретает вопрос выделения на региональном уровне микрологистической системы таможенной переработки грузов, в которой таможня будет лишь одним из звеньев логистической цепи, пусть и имеющим определяющее значение. Внешняя среда такой системы складывается из следующих компонентов: система таможенных органов, совокупность таможенных посредников, экономическая, политическая, социальная и даже географическая среда ВЭД.

Цели, стоящие перед микрологистической системой таможенной переработки грузов, можно дифференцировать по отдельным подсистемам. Но общей, главной целью данной системы является минимизация затрат времени и других ресурсов участников ВЭД в процессе физического перемещения грузов через таможенную границу ВЭД при условии неукоснительного соблюдения всех требований таможенного законодательства.

Структура элементов (подсистем) микрологистической системы таможенной переработки грузов определяется характером экспортно-импортных операций, применяемыми таможенными процедурами и другими факторами. Среди звеньев логистической цепи, образующей организационно-техническую базу системы, условно можно выделить постоянные и переменные элементы. К первым следует отнести таможенные органы, представленные в микрологистической системе таможней, включая таможенные посты и пункты пропуска; ко вторым – участников ВЭД, т.е. экспортеров и импортеров, а также действующих в данном регионе таможенных посредников. Чем в большей мере переменные элементы приближаются по своему поведению к постоянным, т.е. чем более устойчивы

связи между звеньями логистических цепей, тем больше вероятность получения ожидаемого эффекта логистизации таможенной переработки грузов.

Логистизация таможенных услуг предполагает формирование межсистемных логистических образований в таможенной сфере. Важным элементом внешнеэкономической деятельности региона является развитие единой таможенно-логистической инфраструктуры. Основные элементы инфраструктуры представляют собой логистические межсистемные образования внутри определенных макрологистических систем.

Логистические межсистемные образования в таможенной сфере объединяют в своем составе объекты как таможенной, так и околотаможенной инфраструктуры. Наличие таможенного поста на территории таможенно-логистического терминала имеет определяющее значение для участников внешнеэкономической деятельности, поскольку позволяет им минимизировать временные, а как следствие и финансовые затраты, возникающие при взаимодействии с таможенными органами.

В условиях развивающейся внешней торговли и увеличивающихся объемов грузоперевозок в международном товарообмене неизбежно возникают проблемы перегруженности инфраструктуры городов и крупных региональных центров [5. С. 47]. Решить эту проблему можно путем использования современных инновационных технологий в таможенной сфере, в частности, применяя технологии удаленного выпуска, что позволяет, не перенаправляя внешнеторговые товарные потоки, осуществлять таможенное декларирование с минимальной нагрузкой на существующую инфраструктуру.

В настоящее время все российские таможенные органы объединены единой автоматизированной информационной системой. Налажено их информационное взаимодействие с банковской системой, другими контролирующими и правоохранительными органами [8]. С 1 января 2014 г. стало обязательным использование процедуры электронного декларирования. Важным достоинством использования электронного декларирования является возможность применения удаленного выпуска, что позволяет участнику ВЭД пройти все таможенные формальности в любом таможенном органе страны, независимо от собственного местонахождения или

места пересечения товаром границы. При этом участники внешнеэкономической деятельности должны уметь грамотно оценивать как временные, так и финансовые затраты, связанные с прохождением всех необходимых таможенных формальностей, учитывая специфические особенности функционирования объектов логистической инфраструктуры в таможенной сфере в выбранном ими регионе таможенного оформления.

Не допустить дополнительных издержек и провести таможенное оформление в кратчайшие сроки для многих компаний становится возможным только при использовании услуг таможенных посредников. Привлечение профессиональных провайдеров таможенно-логистических услуг не только обеспечивает компании сокращение времени прохождения всех таможенных формальностей, но и в ряде случаев позволяет использовать неизвестные собственным специалистам возможности по сокращению таможенных платежей и (или) ускорению процессов таможенной обработки грузов. ■

## Источники

1. Агафонова А.Н., Федоренко Р.В. Развитие информационно-логистической инфраструктуры электронной коммерции как фактор активизации региональной розничной торговли // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2013. № 108.
2. Барамзин С.В. Управление качеством таможенной деятельности. М.: РИО РТА, 2004.
3. Григорьев М.Н, Долгов А.П., Уваров С.А. Логистика. Продвинутый курс. М.: Юрайт, 2011.
4. Молонова А.В. Стратегические направления развития логистической инфраструктуры в таможенной сфере: автореф. ... канд. экон. наук. СПб., 2012.
5. Покровская В.В. Таможенное дело. М.: Юрайт, 2011.
6. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика. М.: Приор, 2001.
7. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому решением Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества от 27 ноября 2009 г. № 17). Система ГАРАНТ: [http://base.garant.ru/5754412/#block\\_302#ixzz34huwNV9w](http://base.garant.ru/5754412/#block_302#ixzz34huwNV9w)
8. Элова Г.В. Развитие информационной системы таможенных органов в аспекте совершенствования сферы таможенного обслуживания // Terra economics. 2008. Т. 6. №2–2.
9. Ягубов Ш.Р. ВТО и Россия: особенности поддержки предприятий в условиях вступления в ВТО // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2012. № 2.

## References

1. Agafonova A.N., Fedorenko R.V. Developing information-logistics infrastructure of e-commerce as a factor in strengthening regional retail trade. [Razvitie informatsionno-logisticheskoy infrastruktury elektronnoy kommersii kak faktor aktivizatsii regional'noy roznichnoy trgovli]. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta – The Bulletin of Samara State University of Economics*, 2013, no. 108.
2. Baramzin S.V. Quality management of customs activity. [Upravlenie kachestvom tamozhennoy deyatel'nosti]. Moscow, RIO RTA Publ., 2004.
3. Grigor'ev M.N, Dolgov A.P., Uvarov S.A. Logistics. Advanced course. [Logistika. Prodvintyy kurs]. Moscow, Yurayt Publ., 2011.
4. Molonova A.V. Strategic ways for development of logistics infrastructure in the customs sphere. Cand. econ. sci. diss. [Strategicheskie napravleniya razvitiya logisticheskoy infrastruktury v tamozhennoy sfere. Diss. kand. ekon. nauk]. S.-Petersburg, 2012.
5. Pokrovskaya V.V. The customs. [Tamozhennoe delo]. Moscow, Yurayt, 2011.
6. Stakhanov D.V., Stakhanov V.N. The customs logistics. [Tamozhennaya logistika]. Moscow, Prior Publ., 2001.
7. The Customs Code of the Customs Union (appendix to the Agreement of the Customs Code of the Customs Union adopted by the Interstate Council of Eurasian Economic Community on November 27, 2009 no. 17). Available at: [http://base.garant.ru/5754412/#block\\_302#ixzz34huwNV9w](http://base.garant.ru/5754412/#block_302#ixzz34huwNV9w)
8. Elova G.V. Developing information system of customs authorities in terms of improving the sphere of customs services. [Razvitie informatsionnoy sistemy tamozhennykh organov v aspekte sovershenstvovaniya sfery tamozhennogo obsluzhivaniya]. *Terra economics*, 2008, vol. 6, no. 2–2.
9. Yagubov Sh.R. The WTO and Russia: the special features of support for enterprises in terms of accession to the WTO. [VTO i Rossiya: osobennosti podderzhki predpriyatij v usloviyakh vstupleniya v VTO]. *Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo sotsial'no-ekonomicheskogo universiteta – The Bulletin of Saratov State Socio-Economic University*, 2012, no. 2.