УДК 332.8

© Н. Г. Плетнева, д-р экон. наук, профессор
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет,
Санкт-Петербург, Россия)

E-mail: npletneva@lan.spbgasu.ru

© Т. А. Блаженкова, канд. экон. наук
(Санкт-Петербургский государственный
экономический университет, Санкт-Петербург, Россия)
E-mail: tbladzenkova@lan.spbgasu.ru

DOI 10.23968/1999-5571-2021-18-2-263-268

© N. G. Pletneva, Dr. Sci. Ec., Professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering,
St. Petersburg, Russia)

E-mail: npletneva@lan.spbgasu.ru

© T. A. Blazhenkova, PhD in Sci. Ec.
(Saint Petersburg State University of Economics,
St. Petersburg, Russia)
E-mail: tbladzenkova@lan.spbgasu.ru

ТАМОЖЕННЫЕ АСПЕКТЫ В МИНИМИЗАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

CUSTOMS ASPECTS IN REDUCING LOGISTICS COSTS IN ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORTATION

В работе рассматриваются различные варианты возможного снижения логистических затрат при международных перевозках. Отмечается значение снижения затрат через знание аспектов и особенностей таможенного законодательства ЕАЭС специалистами и менеджерами сферы логистики.

Ключевые слова: логистические затраты, снижение издержек, минимизация затрат, логистическая модель экспедирования, сквозной тариф.

The paper discusses the possibilities of reducing logistics costs in international transportation in modern conditions. The importance of cost reduction through the study of the aspects and features of the EAEU customs legislation by specialists and managers of the logistics sector is emphasized.

Keywords: logistics costs, cost reduction, cost minimization, logistics model of forwarding, through tariff.

Снижение логистических затрат в цепях поставок является одной из основных задач логистики в достижении конкурентоспособности товаров, услуг, отдельных компаний. В настоящее время разработано много решений, предусматривающих минимизацию затрат на логистику [1–17 и др.]. Рассматриваются варианты снижения затрат с учетом аутсорсинга логистических операций, оптимизации отдельных составляющих всего цикла поставки (оптимизация маршрутов, выбор места расположения терминалов, мест хранения и грузопереработки). Сегодня многие компании понимают, что один из инструментов снижения логистических затрат во внешнеторговых цепях поставок — оптимизация таможенно-логистических операций.

Многие производители товаров и услуг строят контрагентские отношения с логистическими компаниями, отдавая им на аутсорсинг не только транспортно-складское обслуживание. По оцен-

кам аналитиков услуги, передаваемые логистическим компаниям на аутсорсинг, распределяются примерно следующим образом¹: транспортные услуги — 66 %; складское обслуживание — 52 %; коммиссионирование и управление запасами — 41 %; обслуживание клиентов — 22 %; упаковывание и пакетирование — 21 %; сопутствующие услуги — 18 %; возвратная логистика — 15 % [5, с. 468].

Подобное развитие аутсорсинга в сфере логистики меняет традиционную модель экспедирования на логистическую. Если традиционная модель отражает подход, при котором экспедиторы рассматриваются как посредники, связывающие звенья логистической цепи, то логистическая соответствует подходу, предусматривающему переход роли экспедиторов из посредников в равноправных участников всего процесса поставки. Благодаря укреплению логистической модели экс-

¹ Процентные доли рассчитаны от общего объема конкретной логистической услуги или работы.

педирования логистические компании стремятся к реализации менеджмента по модели 4PL или 5PL-оператора. Еще в 1996 году консалтинговая компания Accenture выработала определение посредников, оказывающих услуги по модели 4PL: «4PL — это интегрирующая структура, которая собирает ресурсы, характеристики и технологии в своей организации и других структурах для разработки современных решений для цепей поставок и для их последующей реализации» [11]. 5PL-модель оценивают как модель, предусматривающую планирование и контроллинг всех компонентов, составляющих единую цепь поставки грузов, а также контроль всех звеньев цепи поставок с помощью электронных средств информации (использование интернета как единой виртуальной платформы для электронных средств информации). Как правило, операторы 4PL или 5PL уровня осуществляют доставку грузов по принципу от двери до двери. При такой мультимодальной форме перевозок их финансово-экономические отношения с заказчиком услуги (грузоотправителем) определяются посредством формирования сквозного тарифа, под которым понимают разницу в цене груза, поступившего к покупателю товара в пункте его реализации, и цене груза, предъявленного экспедитору в пункте его производства. Таким образом, в сквозной тариф входят все расходы, связанные с перемещением единицы товара из пункта А в пункт Б. К таким расходам в первую очередь относят транспортные тарифы, таможенные сборы, тарифы за погрузочно-разгрузочные операции, сборы за хранение, а также вознаграждение экспедитора, которое определяется в процентном выражении (адвалорная ставка) от стоимости комплекса услуг, оказанных заказчику в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания третьими лицами, привлеченными экспедитором, реже устанавливается в фиксированном размере. Сам сквозной тариф также является элементом или составляющей логистических затрат (издержек) покупателя товара. Помимо сквозного тарифа, к логистическим затратам относят расходы на запасы в пути и на страховые запасы (рассчитываются на основании процентных ставок банковского кредита), латентные затраты и прочие.

Наиболее часто вопрос минимизации логистических затрат рассматривается через «при-

зму» транспортно-складских расходов, расходов управления запасами, координации участников цепи поставки. В этой плоскости разработано и применяется достаточное количество решений [3, 6–9, 12]. Наличие единого логистического оператора сквозного перевозочного процесса, осуществляющего единую функцию управления материальным потоком, создает возможность эффективного применения современных методов и моделей теории логистики, технологий с получением заданных параметров на выходе. При этом вопрос снижения логистических затрат остается актуальным. Сегодня можно посмотреть на эту задачу с точки зрения таможенных аспектов. Сфера внешнеэкономической деятельности, таможенное законодательство и логистическая инфраструктура за последние 15–20 лет претерпели значительные изменения, благодаря которым можно влиять на ценообразование.

Первое из важных изменений — образование ЕАЭС, в границах которого появилась единая таможенная территория, объединяющая пять государств: Российскую Федерацию, Республику Казахстан, Республику Беларусь, Республику Армению и Кыргызскую Республику². Согласно общему таможенному законодательству стран-участниц ЕАЭС декларант включает в таможенную стоимость товара расходы, связанные с поставкой данного товара и понесенные им до таможенной границы. Рассматривая, например, поставку из Китая в условиях упомянутых изменений автомобильным транспортом на условиях СІР³ по маршруту, включающему пересечение таможенной границы ЕАЭС через контрольно-пропускной пункт «НУР ЖОЛЫ» (Республика Казахстан)–«ХОРГОС» (КНР), можно увидеть изменения в формировании сквозного тарифа. Сравнивая этот вариант с аналогичным вариантом до переноса таможенной границы РФ на внешний контур ЕАЭС, очевидно, что теперь таможенная стоимость будет ниже, следовательно, будут ниже суммы таможенных платежей, исчисляемых по адвалорным ставкам. Соответственно, снизится и сквозной тариф. К развитию этой возможности сокращения логистических затрат

² Договор о создании Евразийского экономического союза (подписан в г. Астане 29.05.2014) (действующая редакция). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/

³ Международный торговый термин ИНКОТЕРМС-2020, означающий, «фрахт/перевозка и страхование оплачены до...».

добавим, что в границах реализуемой концепции паневразийской транспортной системы «Новый шелковый путь» сегодня строится сухопутный мост (транспортный маршрут) для перемещения грузов и пассажиров, который включает транс-континентальную железную дорогу — Транссибирскую магистраль. Таким образом, в ближайшей перспективе появится сопоставимая по затратам альтернатива морским перевозкам, дающая преимущество по срокам доставки.

Выбор такого варианта поставки подкрепляется внедрением технологии удаленного выпуска. Технология удаленного выпуска (официальное название — «Таможенное декларирование в электронной форме товаров, находящихся в регионе деятельности таможенного органа, отличного от места их декларирования») позволяет подавать декларацию на внутренний пост, в то время как декларируемый товар находится на приграничном складе временного хранения (СВХ), где осуществляется фактический таможенный контроль этого товара. Таким образом, у декларанта пропадает необходимость открытия процедуры «таможенного транзита» и, как следствие, оплаты перевозки по тарифам для таможенных грузов, а также уплаты сборов за таможенное сопровождение. Это позволяет снижать логистические издержки.

Следует отметить, что для российских декларантов, статус которых определен Федеральным законом о таможенном регулировании в РФ⁴, удаленный выпуск возможен пока только в пределах РФ. Это объясняется тем, что технологию удаленного выпуска применяют сегодня не все страны-участницы ЕАЭС. Другой существенный фактор, сдерживающий развитие этой технологии, — отсутствие полного единства (технического, технологического, организационного, экономического, правового) таможенных служб стран-участниц ЕАЭС.

Возможно декларирование товаров на территории другого государства-участника ЕАЭС через привлечение таможенного представителя этого государства-участника. В соответствии с ТК ЕАЭС таможенный представитель совер-

шает от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц таможенные операции на территории государства-члена, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей, привлечение которого приведет к росту затрат. Но при декларировании товаров декларант уплачивает таможенные сборы, виды и ставки которых в ЕАЭС устанавливаются на национальном уровне, т. е. они не унифицированы и в каждой стране-участнице свои. Оплата услуг таможенного представителя страны-участницы ЕАЭС может быть скомпенсирована более низким размером таможенных сборов, установленных в этой стране, а также ставок НДС (для НДС ставки не подлежат перерасчету только при условии, что товары будут переработаны или потреблены на территории той же страны-участницы ЕАЭС, где подана декларация на товар и по ставкам которой уплачен ввозной НДС). Базовая ставка НДС в Республиках Казахстан и Кыргызстан в настоящее время составляет 12 %, в других странах-участницах ЕАЭС — 20 %. Следует отметить, для Республики Казахстан в целях исполнения взятых на себя обязательств при вступлении в ВТО приняты исключения из перечня товаров, в отношении которых в настоящее время в республике применяются ставки таможенных пошлин, более низкие по сравнению со ставками Единого таможенного тарифа ЕАЭС (ЕТТ ЕАЭС). Если декларируемый товар входит в данный перечень, это тоже принесет экономический эффект при условии, что товары будут переработаны или потреблены на территории Республики Казахстан. Следует помнить о необходимости оплаты таможенных платежей в национальной валюте страны декларирования, что может минимизировать логистические затраты декларанта иной страны-участницы ЕАЭС благодаря курсовой разнице валют этих стран.

Снизить сквозной тариф может привлечение к организации поставки уполномоченного экономического оператора (УЭО)⁵. Концепция УЭО разработана Всемирной таможенной организацией (ВТамО) в границах рамочных стандартов

⁴ Ст. 100 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты» от 03.08.2018 г. № 289-ФЗ (в действующей редакции). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/

⁵ Глава 61 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Договору о таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017) (в действующей редакции). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/

безопасности и облегчения мировой торговли. В РФ институт УЭО появился с принятием Таможенного кодекса Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. Применяемый в настоящее время Таможенный кодекс ЕАЭС (ТК ЕАЭС) определил УЭО как юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством государств-членов и включенное в реестр УЭО в порядке и при соблюдении условий, установленных ТК ЕАЭС. Включение в реестр УЭО в зависимости от выполнения заявителем условий и требований, обозначенных главой 61 ТК ЕАЭС, подтверждается выдачей свидетельства первого, второго или третьего типов. УЭО вправе пользоваться предусмотренными ТК ЕАЭС специальными упрощениями⁶ на таможенной территории ЕАЭС. Например, УЭО со свидетельством любого типа имеет упрощение по выпуску товара до подачи декларации на товары. Свидетельства второго и третьего типов дают право временного хранения в сооружениях, помещениях (частях помещений) и (или) на открытых площадках (частях открытых площадок) УЭО товаров самих УЭО, а также лиц, не являющихся УЭО, если это предусмотрено законодательством государств-членов ЕАЭС. По сути дела, товар, пересекающий таможенную границу ЕАЭС, может быть сразу пущен в торговый оборот или производство. В данном случае сквозной тариф минимизируется благодаря утрате необходимости хранения товара на складе владельца СВХ и в принципе хранения. Помимо снижения сквозного тарифа, сокращаются и расходы на товарные запасы в пути из-за сокращения срока доставки, так как исключен срок хранения товара. Подобный экономический эффект можно получить, если УЭО имеет свидетельство первого или третьего типов, так как ему предоставлено упрощение в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием товаров на таможенную территорию ЕАЭС и его убытием, таможенным декларированием и выпуском товаров в первоочередном порядке, что тоже ведет к сокращению сроков поставки.

⁶ Под такими упрощениями понимают особенности совершения отдельных таможенных операций и проведение таможенного контроля и иные особенности применения положений ТК ЕАЭС в зависимости от типа свидетельства УЭО.

Получение статуса УЭО требует огромных финансовых вложений для обеспечения исполнения обязанностей УЭО (в эквиваленте не менее чем 1 млн евро; если свидетельство первого типа не приостанавливалось на установленное количество лет, эквивалент снижался), а также исполнения ряда специальных требований, которые, безусловно, не являются фокусными для декларанта, осуществляющего разовую поставку и/или выполняемыми для субъекта малого или среднего предпринимательства. По этим причинам и благодаря принятию ТК ЕАЭС институт УЭО претерпел существенные изменения. Сегодня статус УЭО вправе получить не только декларант, но и таможенный представитель, таможенный перевозчик, владелец таможенного склада, владелец склада временного хранения (СВХ). Их функции в совокупности, как правило, возлагает на себя логистический оператор 4PL или 5PL уровня. Как следствие, новый стимул в развитии получает мультимодальная форма перевозки. Справедливо отметить, что сокращение издержек на составляющие сквозного тарифа снижает и размер вознаграждения логистического оператора, если оно начисляется по адвалорной ставке.

Рассмотренные варианты снижения логистических затрат, безусловно, не исчерпывающие. Обсуждая возможности минимизации логистических затрат с точки зрения таможенных аспектов, следует сказать, что они, помимо общепринятых требований к специалистам и менеджерам сферы логистики [4, 13], рожают новые. В настоящее время в условиях расширения экономических, в том числе транзитных, связей в рамках ЕАЭС акцентирование внимания на таможенных аспектах становится важным навыком современного специалиста по логистике в поиске решений для снижения логистических затрат при международных перевозках разными видами транспорта.

Библиографический список

1. Григорьев М. Н., Ткач В. В., Уваров С. А. Коммерческая логистика: теория и практика. М.: Юрайт, 2018. 507 с.
2. Кристофер М., Пэк Х. Маркетинговая логистика. М.: Издательский дом «Технологии», 2005. 200 с.

3. Лукинский В. В., Плетнева Н. Г., Лукинский В. С. Логистика и управление цепями поставок. М.: Юрайт, 2020. 359 с.

4. Сергеев В. И. Логистика и управление цепями поставок — профессия XXI века. М.: ВШЭ, 2019. 272 с.

5. Логистика и управление цепями поставок / под ред. В. В. Щербакова. М.: Юрайт, 2016. 471 с.

6. Рыбаков Д. С. Методология SCOR как основа модели оптимизации затрат и уровня логистического сервиса предприятия // Логистика и управление цепями поставок. 2020. № 4 (99). С. 39–49.

7. Бородулина С. А., Пантина Т. А. Организационно-экономические методы управления транспортными системами. СПб.: ФГБОУ ВО ГУМирФ им. адмирала С. О. Макарова, 2019. 432 с.

8. Маликов О. Б. Определение запасов и емкости складов в цепях поставок // Известия Петербургского университета путей сообщения. СПб.: СПбГУПС, 2017. С. 149–156.

9. Савватеева С. А., Алексеева С. Н. Организация логистики складирования // Сб. ст. Междунар. науч.-практич. конф., посв. 70-летию со дня рождения профессора А. Ф. Блинохватова. Пенза: ПГАУ, 2018. С. 153–156.

10. Плетнева Н. Г. Интеграция управления рисками и контроллинга логистики как направление развития методологии управления рисками в цепях поставок // Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: сб. науч. тр. VII Междунар. науч. конф. (18 апреля 2017 г.): В 2 ч. / науч. ред. В. И. Сергеев; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд-во «Эс-Си-Эм Консалтинг», 2017. Ч. 2. С. 527–535.

11. Плетнева Н. Г. Обеспечение конкурентоспособности предпринимательских структур за счет развития логистики // Вестник гражданских инженеров. 2012. № 3 (32). С. 347–351.

12. Щетинина И. В., Амелин С. В., Родионова В. Н. Повышение конкурентоспособности промышленного предприятия на основе формирования «бережливого склада» // Организатор производства. 2019. № 4. С. 79–91.

13. Плетнева Н. Г., Блаженкова Т. А. Проектирование образовательных программ по логистике в соответствии с актуальными научными и практическими тенденциями // Педагогические параллели: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. СПб.: СПбГАСУ, 2018. С. 671–674.

14. Управление цепями поставок: справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гаторны (ред. Р. Огулин, М. Рейнольдс); пер. с 5-го англ. изд. М.: ИНФРА-М, 2008. 670 с.

15. Шатт Дж. Г. Управление товарным потоком: рук. по оптимизации логистических цепочек. Минск: Гревцов Пабlishер, 2008. 352 с.

16. Lukinskiy V., Pletneva N., Gorshko V., Druzhinin P. Application of the logistics “just in time” concept to improve the road safety // Transport Research Procedia 20 (2017). Pp. 418–429.

17. Lukinskiy V., Pletneva N. Impact of solutions for goods transportation on business efficiency and traffic safety // Transportation Research Procedia 36 (2018). Pp. 459–464.

References

1. Grigor'ev M. N., Tkach V. V., Uvarov S. A. *Kommercheskaya logistika: teoriya i praktika* [Commercial logistics: theory and practice]. Moscow, Yurayt Publ., 2018, 507 p.

2. Kristofer M., Pek Kh. *Marketingovaya logistika* [Marketing logistics]. Moscow, Tekhnologii Publ., 2005, 200 p.

3. Lukinskiy V. V., Pletneva N. G., Lukinskiy V. S. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and supply chain management]. Moscow, Yurayt Publ., 2020, 359 p.

4. Sergeev V. I. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok — professiya XXI veka* [Logistics and supply chain management as the profession of the XXI century]. Moscow, VSHe Publ., 2019, 272 p.

5. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok* [Logistics and supply chain management]. Ed. by Shcherbakov. Moscow, Yurayt Publ., 2016, 471 p.

6. Rybakov D. S. *Metodologiya SCOR kak osnova modeli optimizatsii zatrat i urovnya logisticheskogo servisa predpriyatiya* [Methodology of SCOR as the basis of the model of cost optimization and logistics service level of the enterprise]. *Logistika i upravlenie tsepyami postavok — Logistics and supply chain management*, 2020, no. 4(99), pp. 39–49.

7. Borodulina S. A., Pantina T. A. *Organizatsionno-ekonomicheskie metody upravleniya transportnymi sistemami* [Organizational and economic methods of transport systems management]. St. Petersburg, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping Publ., 2019, 432 p.

8. Malikov O. B. *Opredelenie zapasov i emkosti skladov v tsepyakh postavok* [Determination of stocks and storage capacity in supply chains]. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putey soobshcheniya* Publ., St. Petersburg, 2017, pp. 149–156.

9. Savvatceva S. A., Alekseeva S. N. *Organizatsiya logistiki skladirovaniya* [Storage logistics organization]. *Trudy Mezhdunar. nauch.-praktich. konf., posvyashchennoy 70-letiyu so dnya rozhdeniya professora A. F. Blinokhvatova* [Proceedings of the International sci.-pract. conf. dedicated to the 70th anniversary of the birth of Professor A. F. Blinokhvato]. Penza, PGAU Publ., 2018, pp. 153–156.

10. Pletneva N. G. *Integratsiya upravleniya riskami i kontrollinga logistiki kak napravlenie razvitiya metodologii upravleniya riskami v tsepyakh postavok* [Integration of risk management and logistics controlling as a direction of development of risk management methodology in supply chains]. *Trudy VII Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii 18 aprelya 2017 g. «Perspektivy razvitiya logistiki i upravleniya tsepyami postavok»*, Nats. issled. un-t «Vysshaya shkola ekonomiki», v 2 chastyakh [Proceedings of the VII International Scientific Conference April 18, 2017 "Prospects for the development of logistics and supply chain management", National Research Institution "Higher School of Economics", in two parts]. Ed. by Sergeev V. I. Moscow, Es-Si-Em Konsalting Publ., 2017, pt. 2, pp. 527–535.
11. Pletneva N. G. *Obespechenie konkurentosposobnosti predprinimatel'skikh struktur za schet razvitiya logistiki* [Ensuring the competitiveness of business structures through the development of logistics] *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov – Bulletin of Civil Engineers*, 2012, no. 3(32), pp. 347–351.
12. Shchetinina I. V., Amelin S. V., Rodionova V. N. *Povyshenie konkurentosposobnosti promyshlennogo predpriyatiya na osnove formirovaniya «berezhlivogo sklada»* [Improving the competitiveness of an industrial enterprise based on the "lean warehouse" formation]. *Organizator proizvodstva – Production Manager*, 2019, no. 4, pp. 79–91.
13. Pletneva N. G., Blazhenkova T. A. *Proektirovanie obrazovatel'nykh programm po logistike v sootvetstvii s aktual'nymi nauchnymi i prakticheskimi tendentsiyami* [Projecting educational programs in logistics in accordance with currently relevant scientific and practical trends]. *Trudy VI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Pedagogicheskie paralleli»* [Proceedings of the VI International scientific and practical conference "Pedagogical parallels"]. St. Petersburg, SPbGASU Publ., 2018, pp. 671–674.
14. *Upravlenie tsepyami postavok: spravochnik izdatel'stva Gower* [Supply chain management: reference of Gower Publishing House]. Ed. by Gatorny Dzh., Ogulin R., Reynolds M.); transl. from English. Moscow, INFRA-M Publ., 2008. 670 p.
15. Shatt Dzh.G. *Upravlenie tovarnym potokom: ruk. po optimizatsii logisticheskikh tsepochek* [Commodity flow management: guidance on optimization of logistics chains]. Minsk, Grevtsov Publ., 2008, 352 p.
16. Lukinskiy V., Pletneva N., Gorshko V., Druzhinin P. Application of the logistics "just in time" concept to improve the road safety. *Transport Research Procedia*, 2017, no. 20, pp. 418–429.
17. Lukinskiy V., Pletneva N. Impact of solutions for goods transportation on business efficiency and traffic safety. *Transportation Research Procedia*, 2018, no. 36, pp. 459–464.