

повышение качества таможенных услуг на таможенно-логистических терминалах

Аннотация

В работе определены направления улучшения качества работы таможенно-логистических терминалов, создаваемых в рамках Концепции таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых товаров в местах, приближенных к государственной границе. Предложены пути повышения качества предоставления таможенных услуг.

Афонин

Петр Николаевич

*д-р технич. наук,
профессор, зав.
кафедрой технических
средств таможенного
контроля
и криминалистики,
Санкт-Петербургский
имени В.Б. Бобкова
филиал Российской
таможенной академии
pnafonin@yandex.ru*

Денисова

Елена Николаевна

*ст. государственный
таможенный
инспектор
Санкт-Петербургской
таможни*

Мютте

Герман Евгеньевич

*соискатель кафедры
экономической теории,
Российская
таможенная академия*

Ключевые слова: таможенно-логистические терминалы, таможенное дело, внешнеэкономическая деятельность, показатели качества, таможенные услуги, таможенная инфраструктура

Под таможенно-логистическими терминалами (ТЛТ) следует понимать комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются таможенные услуги, связанные с осуществлением таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги, расположенных в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации [4].

Комплекс задач, решаемых на ТЛТ можно разделить на две составляющие: коммерческую и таможенную. 1. К коммерческой составляющей можно отнести осуществление коммерческими структурами ТЛТ услуг, связанных с транспортировкой, хранением и осуществление таможенных операций в отношении товаров.

2. К таможенной составляющей относятся услуги, связанные с выполнением государственных функций по осуществлению таможенных операций в отношении товаров, обеспечению их таможенного контроля. Функционирование ТЛТ можно считать оптимальным в таких условиях, при которых не возникает нецелесообразного простоя системы, или когда:

- обеспечены работой все его подразделения;
- площади терминала используются в максимальной степени;
- не простаивают технические средства, которыми оснащен терминал.

Для создания оптимальных условий функционирования ТЛТ необходимо учесть и количественно определить следующие параметры:

- пропускную способность ТЛТ;
- объем товаропотока;
- номенклатуру товаропотока;
- площадь необходимых складских помещений;
- площадь стоянки транспортных средств (как стоянки грузовых транспортных средств, так и стоянки транспортных средств сотрудников ТЛТ);
- количество планируемых к созданию подразделений ТЛТ;
- штатную численность сотрудников терминала.

Моделирование работы таможенно-логистического терминала

ТЛТ по идеологии своего создания «привязывают» к международному пункту пропуска, что делает возможным оценить объем товаропотока, который будет проходить через данный терминал и соответственно спланировать его пропускную способность с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность оформления всего протекающего товаропотока. При этом для определения подразделений, которые необходимо создать на ТЛТ, учитывается номенклатура товаропотока. Обязательными к размещению на ТЛТ являются следующие подразделения:

- 1) таможенный орган со всеми необходимыми отделами;
- 2) склад со всеми складскими помещениями и диспетчерской службой;
- 3) фирма таможенных брокеров;

Граничные значения параметров системы ТЛТ

№	Параметр	Границы параметра
1	Пропускная способность	от 50 до 300 транспортных средств
2	Объем товаропотока	от 150 до 400 товарных партий
3	Площадь складских помещений	от 400 м ² до 1000 м ²
4	Площадь стоянки грузовых транспортных средств	от 100 до 200 транспортных средств
5	Площадь стоянки легковых автомобилей	от 20 до 50 автомобилей
6	Количество подразделений ТЛТ	от 6 и более подразделений
7	Штатная численность сотрудников ТЛТ	от 40 до 100 сотрудников

- 4) банковская система терминала;
 5) информационный центр терминала;
 6) отдел охраны терминала.

Проведенные авторами эмпирические исследования позволили выбрать для моделирования граничные условия, представленные в *табл. 1* (см. *выше*).

В интересах моделирования работы ТЛТ авторами разработана сетевая модель, включающая основные операции, которые осуществляются в отношении товаров и транспортных средств, прибывающих на ТЛТ (см. *табл. 2* на с. 141). Сетевой график работ, учитываемых в модели, представлен на *рис.* (см. *ниже*).

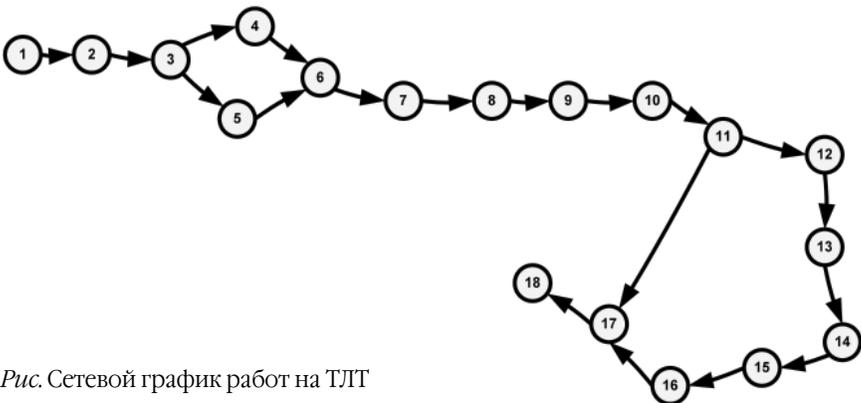


Рис. Сетевой график работ на ТЛТ

**Временные затраты на проведение операций
в рамках ТЛТ**

№	Формулировка работы	Трудоемкость или продолжительность работы (минут)		
		T_{\min}	T_{\max}	$T_{\text{ож}}$
1	Прибытие транспортного средства на территорию ТЛТ	-	-	-
2	Контроль транспортного средства при прибытии на территорию ТЛТ	5	10	7
3	Подача сведений о прибытии, их регистрация и проверка	6	10	7
4	Размещение транспортного средства на территории ТЛТ	15	30	24
5	Выгрузка товара на СВХ	60	240	180
6	Подача таможенной декларации и документов на товар в таможенный орган	60	180	108
7	Проверка поданных документов таможенным органом	35	100	47
8	Проверка необходимости проведения санитарного, фитосанитарного или ветеринарного контроля; проверка необходимости наличия лицензий, сертификатов и разрешений; проверка соблюдения сроков подачи таможенной декларации	17	30	21
9	Принятие и регистрация таможенной декларации таможенным органом	9	25	12
10	Проверка соблюдения условий для выпуска товаров	30	60	42
11	Проверка наличия условий для применения профиля риска	30	42	36
12	Принятие решения о проведении фактического таможенного контроля	5	10	12
13	Оформление поручения на досмотр	30	60	42
14	Проведение таможенного досмотра	120	240	168
15	Составление акта таможенного досмотра	30	60	42
16	Проведение проверки соответствия результатов документального и фактического контроля	10	18	12
17	Оформление документов для выпуска товара	10	15	13
18	Убытие транспортного средства с территории ТЛТ	15	30	24

Выполнение каждой операции связано с временными затратами, что в свою очередь связано с ростом финансовых издержек участников ВЭД. Таким образом, целесообразно отобразить временные затраты в виде сетевой модели и проанализировать их. Для определения сроков выполнения операций и для расчета на их основе временных характеристик логистической модели использовались сроки выполнения рассматриваемых операций, установленные в Таможенном кодексе Таможенного союза, нормативно-правовых актах, регулирующих действия должностных лиц таможенных органов. Продолжительность работ, для которых нормативы отсутствуют, определяется на основе анализа практики проведения этих операций в таможенных органах.

Оптимизация временных затрат на работы, осуществляемые таможенно-логистическим терминалом

Проведенные по расчеты показывают, что в рассмотренном сетевом графике 16 работ лежат на критическом пути и полных резервов времени не имеют. Остальные три работы ($R_{3,4}$, $R_{4,6}$, $R_{17,18}$), лежат на напряженных путях и поэтому имеют полные резервы времени. Необходимо оптимизировать сетевой график путем распределения резервов времени ненапряженного пути между критическими работами. Для эффективного и продуктивного функционирования ТЛТ необходимо провести оптимизацию временных затрат, которая может быть осуществлена несколькими путями.

Первый путь оптимизации является наиболее очевидным – перераспределение имеющихся в рамках сетевой модели резервов времени. В рамках сетевой модели при отсутствии необходимости в выгрузке товара высвобождаются значительные резервы времени, которые целесообразно равномерно распределить между другими работами или же направить высвободившееся время на работу с другим товаром.

Вторым путем является расширение возможности одновременного проведения нескольких операций и работ с одним товаром, или же увеличение возможности работы с несколькими

...наиболее перспективной технологией в сфере складских услуг является использование инфракрасных меток, которые позволяют за считанные секунды провести кодирование товара

товарными партиями одновременно. Но при этом возникает необходимость привлечения к работе дополнительного числа сотрудников, обеспечения терминала дополнительным количеством технических средств и расширения площадей терминала, в частности, расширения площади досмотровых площадок.

Третий путь заключается в использовании передовых технологий, которые обеспечат снижение временных затрат. Наиболее очевидна необходимость применения таких технологий в рамках функционирования склада и проведения складских операций с товарами. На данный момент наиболее перспективной технологией в сфере складских услуг является использование инфракрасных меток, которые позволяют за считанные секунды провести кодирование товара, определить место его хранения на складе и передать эту информацию в базу данных. Но при этом возникает необходимость в обеспечении склада дополнительным и зачастую дорогостоящим оборудованием для работы технологии инфракрасных меток. Многие современные функционирующие склады внедряют в свою работу технологию искусственного интеллекта с целью сокращения штатной численности сотрудников склада, что в свою очередь приведет к снижению финансовых издержек на выплату заработных плат сотрудникам. Также данная технология ускоряет процесс поиска товара на складе или наоборот процесс помещения товара на хранение, так как все операции по определению места хранения товара выполняет компьютерная программа, которая формирует код товара на складе и код места его хранения.

Выводы

Таким образом, в рамках настоящего исследования были определены основные показатели качества функционирования ТЛТ – эффективность, продуктивность, лабильность и устойчивость. Проведенный анализ сетевого графика работ, выполняемых на ТЛТ, позволил выявить резервы времени и предложить ряд конкретных мероприятий, позволяющих повысить показатели качества работы ТЛТ.

многие современные функционирующие склады внедряют в свою работу технологию искусственного интеллекта с целью сокращения штатной численности сотрудников склада

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 «Об утверждении Правил осуществления контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».
2. Приказ ФТС России от 01.10.2008 № 1221 «О решении коллегии ФТС России от 29 августа 2008 года «О проекте Концепции таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации».
3. Письмо ФТС России от 21.08.2009 № 21-50/39656 «О направлении Концепции».
4. Письмо ФТС России от 08.09.2009 № 04-21/42519 «О направлении информации».

pn

Pyotr N. Afonin

Doctor of Tech. Sci., Professor, Head of Department of Technical Means of Customs Control and Criminology, St. Petersburg Branch named after V.B. Bobkov, Russian Customs Academy

Elena N. Denisova

Senior State Customs Inspector, St. Petersburg Customs

Herman E. Myutte

Applicant, Department of Economic Theory, Russian Customs Academy

Improving the Quality of Customs Services at the Customs and Logistics Terminals

Abstract

The paper defines the directions for improving the quality of operations at customs and logistics terminals that are created within the Concept of customs clearance and control of imported goods in the locations close to the state frontiers. Ways of improving the quality of customs services are suggested.

Keywords: customs and logistics terminals, customs, foreign economic activity, quality indicators, customs services, customs infrastructure