ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 339.562.4

© Рудакова Елена Николаевна
— доктор политических, доцент, заведующая кафедрой «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
elena_nikolaevna_rf@mail.ru

© Дмитриева Ольга Александровна
— кандидат экономических наук, заместитель директора Юридического института по стратегическому развитию, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
davis6589@mail.ru

© Морковкин Дмитрий Евгеньевич
— кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта
MorkovkinDE@mail.ru

Направления совершенствования организации экспортных перевозок сырьевых грузов через железнодорожные пограничные переходы с учетом таможенных аспектов деятельности

Аннотация. В настоящее время Россия является важным участником внешнеэкономической деятельности, так как поставляет множество сырьевых продуктов: нефть, газ, металлы, минералы, уголь и лесные грузы. Помимо реализации процедур экспорта и импорта в России осуществляются транзитные перевозки из-за удобного расположения нашей страны, связывающей Европу и Азию. Ключевым импортером российского сырья является Китайская Народная Республика, ежегодно увеличивающая объемы экспортных железнодорожных перевозок. В условиях общей либерализации транспортных процессов, сохранения регулирующей роли государства для координации транспортных отраслей и звеньев транспортной цепочки, международного транспортного сотрудничества и развития международных транспортных коридоров необходимо учитывать, что при организации экспортных перевозок

сырьевых грузов одной из проблем остается объективная оценка их стоимости и на ее основе расчет платы за перевозку с подтверждением разрешения вывоза товара с таможенной территории РФ, которую авторы стараются разрешить.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры; экспортные перевозки сырьевых грузов; железнодорожные пограничные переходы; таможенные услуги; контейнерная перевозка; международное грузовое сообщение; экономия эксплуатационных расходов.

© Elena N. Rudakova
— Doctor of Political Sciences, docent, head of the department
‘Customs law and organization of the customs affairs’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Olga Al. Dmitrieva
— Candidate of Economic Sciences, deputy director
of the Law Institute on Strategy of Development, associate professor
of the department of ‘Customs law and organization of the customs affairs’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Dmitriy Ev. Morkovkin
— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department ‘Customs Law and Organization of the Customs Affairs’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

The ways to improve the organization of export freight of raw materials through railway border entries, taking into account the customs aspects

Abstract. At present, Russia is an important participant in foreign economic activity, as it supplies such raw materials as oil, gas, metals, minerals, coal and timber. In addition to the implementation of export and import procedures, transit freights are carried out in Russia due to the convenient location of our country connecting Europe and Asia. The key importer of Russian raw materials is the Republic of China, which annually increases the volume of export railway freights. In conditions of general liberalization of transport processes, maintaining the regulatory role of the state for coordinating the field of transport and links of the transport chain, international transport cooperation and developing international transport ports of entry , it is necessary to take into account that when organizing export freight of raw materials one of the problems is an objective assessment of their cost and calculation of the freight

fee confirmed by the permission to export goods from the customs territory of the Russian Federation, which the authors are trying to solve.

Keywords: international transport ports of entry; export freight of raw materials; railway border entries; customs services; container transportation; international freight traffic; savings in operating costs.

Экспортные железнодорожные поставки из России в Китай начали активно развиваться в начале 2010-х гг. КНР ведет активную закупку российского леса и материалов из древесины, тем самым поднимая экономический сектор Российской Федерации.

В настоящее время начинается развитие и внедрение ускоренных контейнерных поездов, способных добраться до грузополучателя за 15 суток, когда перевозка грузов обычным поездом происходит за 25 суток.

Реализация масштабных экономических преобразований предполагает выстраивание качественно нового формата сотрудничества между государством и бизнесом, основанного на прозрачности и открытости отношений, балансе общественных и коммерческих интересов, наличии ясных стратегических целей и ориентиров, что, в свою очередь, ведет к модернизации транспортной инфраструктуры, подвижных составов и открытию новых международных транспортных коридоров, необходимых для налаживания новых торгово-экономических связей.

Цель публикации — проанализировать научную литературу, нормативно-законодательную базу и результаты научных исследований по организации экспортных перевозок сырьевых грузов для внедрения на железнодорожных пограничных переходах таможенных услуг, позволяющих транспортным компаниям сразу же по прохождении контейнерным поездом государственной границы получить проштампованные электронные документы.

Поиски путей повышения эффективности работы транспорта и его составляющей — международных перевозок сырьевых грузов — является важным направлением ряда экономических исследований. Эта тема стала предметом активного изучения российскими учеными.

Таким образом, рассматривая принципиальные особенности российского транспорта, необходимо подчеркнуть, что в силу масштабности и высокой протяженности территории транспортная инфраструктура в России носит не сетевой, как в странах компактной конфигурации (например, в Германии, Франции или США), а магистральный характер, где среднее транспортное плечо намного превышает среднемировые размеры. Соответственно это утяжеляет транспортную составляющую в издержках, особенно в доставке экспортных, удаленных от границы массовых товаров, и вместе с тем повышает относительную привлекательность для операторов транспортной услуги.

Одним из путей совершенствования организации перевозок является объективная оценка ее стоимости и на ее основе расчет платы за перевозку. В основе этого лежит вопрос о выплате 20% от стоимости международной транспортировки контейнера при непредоставлении железнодорожной накладной с подтверждением о разрешении вывоза товара. Это очень серьезная проблема, так как такая ситуация приводит к большим расходам. Ведь если контейнер был перевезен на арендованном вагоне, то компания должна также предоставить Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) со всеми штампами компании-арендодателю, так как они тоже должны подтвердить НДС 0%. Если железнодорожная накладная не предоставляется, то все расходы выставляются на арендатора.

Для того чтобы избегать подобных ситуаций, возможно, стоит ввести штрафы для грузополучателей, которые не высылают в Россию документы, подтверждающие НДС 0%. Также накладная может просто затеряться.

Для компании важно не только по завершении контейнерной перевозки и сдачи груза получателю иметь СМГС, но и следить за перемещением груза на протяжении всего пути. Существуют разные программы для отслеживания локации вагонов и контейнеров. Например, на сайте www.railwagonlocation.com можно проследить, на какой стадии находится вагон или контейнер, был ли и когда ремонт, дата, время и местоположение погрузо-разгрузочных работ и прохождение границ.

Все это в случае внештатных ситуаций позволяет помочь в некоторых вопросах. Если на данном сайте ввести пункт касательно перевозочных документов, было бы проще отслеживать документацию во время пути следования как отправителю и грузополучателю, так и перевозчику.

СМГС поднимается и просматривается на пограничных переходах. Проверяются фитосанитарный сертификат, спецификация, сроки допустимого пребывания контейнера на территории РФ и т.д. Также на пограничной территории может проводиться таможенный осмотр и досмотр. Вся информация о данных процедурах своевременно вводится в базу данных, откуда сразу же все направляется на сайт, где можно отследить локацию вагонов и контейнеров.

Информация на сайте всегда актуальная. Было бы полезно, чтобы в разделе «документы» были отсканированы и размещены СМГС со штампами всех проходимых инстанций. Этот вопрос необходимо поднимать на высшем уровне, и его решение облегчило бы работу экспортного отдела в Москве.

К недостаткам можно отнести то, что такая процедура потребует немало времени на сканирование каждого листа каждого Соглашения на перевозку для каждого контейнера. Также создание такого сервера потребует новых затрат и времени, но данное новшество открывает возможность создания новых рабочих мест, что не может благоприятно не

сказаться на экономико-социальном секторе нашей страны и стран-участниц перевозочного процесса. На первый взгляд, может показаться, что такое введение не способно поднять экономику и занятость населения. Но речь идет о внедрении данного предложения на всех пограничных постах, а это уже создание не одного-двух рабочих мест.

Безусловно, такая процедура требует немалых усилий со стороны и разработчиков сайта, и таможенных органов, и, конечно, перевозчиков и участников процесса перевозки.

Итогом внедрения такого простого решения станет:

– упрощение работы головных офисов компаний-перевозчиков;

– риск потери перевозочных документов станет минимальных, у компаний уже будет «на руках» экземпляр СМГС со штампом «вывоз разрешен», который в будущем можно и нужно предоставить в налоговый орган;

– создание новых рабочих мест на погранпостах;

– возможность предоставлять места для практики студентам таможенных вузов, так как студенты-практиканты смогут хотя бы в таком виде соприкоснуться с таможенным делом на практике.

Чтобы подтвердить положительный эффект от реализации данного предложения, обратимся к следующим расчетам.

Как известно, на всех пограничных переходах имеются технические устройства: компьютер, сканер, интернет-провайдер. Для визуализации следует идеализировать все параметры, т.е. представить, что на пограничных переходах отсутствуют Интернет, свободные устройства для сканирования и сам компьютер.

Базовый вариант — запрос СМГС по прибытию контейнера в место назначения.

Модернизированный вариант — установить на пограничных постах все необходимые устройства для занесения данных в информационную базу на Интернет-платформе www.railwagonlocation.ru.

Для наглядности установим следующие параметры: транспортная компания отправляет 5 контейнерных поездов в неделю, в составе которого 42 вагона и 45 контейнеров *FEU* из разных регионов — Красноярск, Иркутск, Новосибирск. Соответственно, в сутки проходят: $45 \times 5 = 225$ контейнеров в неделю.

Поезда проходят через различные железнодорожные посты пограничного контроля, за условия берется железнодорожный пограничный переход Наушки. Для того чтобы не тратить время на сканирование лишних листов СМГС, за параметры будут взяты две стороны одного листа СМГС, где проставлены печати «вывоз разрешен» и «товар вывезен» (табл. 1).

Таблица 1

Исходные данные

Показатель	Единица измерения	Условное обозначение	Значение показателя для варианта	
			Базового	Модернизированного
Затраты на НИР, доработка сайта, возможность доступа со всех устройств	Тыс. руб.	$К_{НИР}$	—	50
Стоимость одного ПК (монитор + системный блок + необходимые аксессуары)	Руб.	$К_{ПК}$	—	8000 + 13 000 +3500 = 24 500
Стоимость одного сканирующего устройства	Руб.		—	6000
Стоимость и установка одного интернет-провайдера	Руб./ месяц	$И_{Инт}$	—	1900
Часовой расход электроэнергии для электронных устройств	Вт × ч	$g_{эл}$	—	220 + 100 = 320
Стоимость электроэнергии	Руб./ кВт*ч	$Ц_{эл}$	—	6,2
Стоимость пользования услугой чтения электронной документации в любое время после занесения накладной в БД	Руб. / страница	$З_{док}$	49	150 (обе стороны)
Срок службы технических средств	лет	$Т_{сл}$	—	12
Время, необходимое для сканирования и занесения полного пакета документов в электронную базу данных	Минут за полный пакет СМГС (14 листов)	$Т_{ср}^{мин}$	—	3,5
Время обрабатывания одного листа СМГС (накладная + обратная сторона)	Часов за 1 лист	$Т_{ср}^{час}$	—	0,025
Время, выделяемое на процедуру сканирования за 1 контейнерный поезд	Час	$Т^{ч}_{поезд}$	1,1	1,1
Количество сканируемых (запрашиваемых) ЖД накладных в неделю	Накладные	$Д_{ср}^{неделя}$	225	225
Норма дисконта	--	Е	0,5	0,5

1. Экономия эксплуатационных расходов на пограничном переходе и затраты со стороны компании «СВИФТ РУС» по изменяющимся статьям:

— электроэнергия;

— сеть Интернет;

— стоимость запроса на услугу.

А. Экономия расходов на электроэнергию:

$$И_{эл} = g_{эл} \times Т^{ч}_{поезд} \times Ц_{эл},$$

где $И_{эл}$ – издержкиэлектроэнергии, руб. ; $g_{эл}$ — часовой расход электроэнергии, Вт × ч; $Т^{ч}_{поезд}$— время, необходимое для сканирования полного пакета СМГС за весь поезд и занесения в электронную базу данных, час; $Ц_{эл}$ – ценаэлектроэнергии, руб./ кВт × ч.

По базовому варианту расчета не будет, так как по условию задачи свободные компьютер и субпредметы отсутствуют на пограничном переходе: $И^{б}_{эл} = \mathbf{0}$ руб.

По варианту модернизации:

$И^{м}_{эл} = g^{м}_{эл} \times Т^{ч}_{поезд} \times Ц_{эл} = 320 \times 1{,}1 \times 6{,}2 = \mathbf{2182{,}4}$ **руб**. за время, необходимое для занесения документов в базу данных, т.е. за активное пользование техникой.

В неделю расходы на электроэнергию составляют:

$И^{м}_{эл\,/неделя}$ =2182,4 руб. × 5 КП = **10 912 руб**. в неделю затраты на электроэнергию.

$И^{м}_{эл\,/месяц}$ =10 912 руб. × 4 недели = **43 648 руб.**

$И^{м}_{эл/год}$ = 43 648 руб. × 12 месяцев = **523 776 руб.**

Годовая экономия затрат на электроэнергию:

$$\Delta И_{эл} = И^{б}_{эл} - И^{м}_{эл} = \mathbf{0 - 523\,776 = -523\,776} \text{ руб.}$$

В конкретном случае можно увидеть, что базовый вариант экономичнее модернизированного, если рассматривать затраты со стороны таможенных органов.

В. Экономия расходов на установку и пользование сетью Интернет на пограничном переходе:

$$И_{Инт} = Т_{Инт} \times Ц_{Инт},$$

где $И_{Инт}$ – издержкиэлектроэнергии, руб. ; $Т_{Инт}$ — время пользования Интернетом, мес.

Затраты по базовому варианту снова равны нулю, так как беспроводной сетью по заданным задачей параметрам сотрудники не пользуются для отправления сканов железнодорожных накладных.

$$И^{б}_{Инт} = \mathbf{0} \text{руб.}$$

В свою очередь расходы по внедряемому предложению составляют:

$$И^{м}_{Инт} = 1 \text{ месяц} \times 1900 \text{ руб.} = \mathbf{1900} \text{ руб.}$$

Годовые затраты на оплату Интернет составляют:

$И^{м}_{Инт}$ = 1,900 руб. × 12 месяцев = **22 800 руб.**

Экономия затрат на внедрение сети Интернет составляет:

$\Delta И_{Инт} = И^{б}_{Инт} - И^{м}_{Инт} = \mathbf{0 - 22\,800 = -22\,800}$ руб. **в год**

Эту разницу пограничные переходы должны будут погасить за пользование сетью Интернет.

С. Экономия затрат для транспортных компаний, запрашивающих транспортную документацию, на примере регулярных отправок контейнерных поездов ООО «СВИФТ РУС»:

$$И_{док} = З_{док} \times n_{лист} \times N_{ктк},$$

где $З_{док}$ — стоимость услуги, руб. / лист; $n_{лист}$ — количество необходимых для сканирования листов, шт.; $N_{ктк}$ — количество контейнеров для которых требуются СМГС, шт.

Базовый вариант предоставления данной услуги:

$И^{б}_{док}$ = (49 руб. × 2 стороны) × 225 ктк = **22 050** руб. в неделю за 5 поездов

$$И^{б}_{док/год} = 22.050 \text{ руб.} \times 52 \text{ недели} = 1\,146\,600 \text{ руб.}$$

По внедряемому варианту:

$И^{м}_{док}$ = 150 руб. × 225 = **33 750** руб. в неделю за предоставление транспортной документации

$$И^{м}_{док/год} = 33\,750 \text{ руб.} \times 52 \text{ недели} = 1\,755\,000 \text{ руб.}$$

Годовая экономия при запросе транспортных накладных:

$\mathbf{\Delta}\, И_{док} = И^{б}_{док} - И^{м}_{док} = \mathbf{1\,146\,000 - 1\,755\,000 = 608\,400}$ руб. — сумма, которую получат пограничные переходы, если откажутся от привычного механизма предоставления железнодорожных накладных транспортным компаниям и перейдут к модернизированному варианту. Также это сумма, которую компании придется заплатить, если она хочет своевременно располагать необходимыми документами в любое время.

Общая экономия годовых эксплуатационных расходов составляет:

$И = \Delta И_{эл} + \Delta И_{Инт} = 523\,776 + 22\,800 = 546\,576$ руб. — потребуется для внедрения средств сканирования и публикации в электронной базе данных. Однако эти затраты возлагаются на железнодорожные пограничные переходы и государство.

Конкретно для компаний годовая экономия будет выглядеть следующим образом:

$И = \Delta И_{док} = 608\,400$ руб. в год — сумма, направленная на пользование услугами п/п, которую компания вынуждена переплатить.

2. Единовременные затраты.

К таким затратам относятся: затраты на научно-исследовательскую работу и расходы на доработку сайта, а также создание доступа к сканам СМГС в любое время зарегистрированным пользователям. Также в эти затраты будет входить стоимость и установка всех необходимых

электронных устройств.

$$К = К_{НИР} + К_{ПК} + К_{ск}.$$

По базовому варианту не будет учитываться научно-исследовательская работа, так как при этом способе незачем будет производить исследований, а также отсутствует необходимость закупки электронных устройств:

$$К^{б} = 0 \text{ руб.}$$

Для варианта модернизации будут следующие затраты, однако стоит учесть, что $К_{НИР}$ будут учитываться единожды, так как разработка сайта не требует взаимодействия с определенным компьютером. А расходы на электронные приборы будут увеличиваться в зависимости от того, на скольких пограничных переходах нужно установить средства сканирования и обнародования.

$К^{м}_{НИР} = 50\,000 = 50\,000$ руб. для доступа с любого электронного устройства, но только зарегистрированным пользователям.

$К^{м}_{ПК+ск} = 24\,500 + 6000 = 30\,500$ руб. на закупку необходимой техники на 1 КПП.

$К^{м} = 50\,000 + 30\,500 = 80\,500$ руб.

3. Расчет интегрального эффекта.

Чтобы рассчитать чистый дисконтированный доход, необходимо из всей экономии эксплуатационных расходов вычесть все единовременные расходы и полученное значение умножить на коэффициент приведения:

$$ЧДД = (И - К) \times К_{прив}.$$

Для расчета коэффициента приведения, понадобится следующая формула:

$$К_{прив} = \frac{1}{(1+E)^{t-1}},$$

где E — норма дисконта; t — год расчета.

Расчетный год — это год, в который началась научно-исследовательская работа и изменения в работе сайта, однако еще не началось внедрение в пользование таможенных органов обновленного сайта. В данной задаче таким годом является 2019 г. А конечным годом в свою очередь считается последний — 2031, в котором корпоративные компьютеры и средства сканирования будут списаны.

2020 г. — год эксплуатации сайта и техники, необходимой для снабжения электронной базы документами, в этот период затраты будут

вдвое меньше годовых затрат.

$$К_{прив}^{2019} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{1-1}} = \frac{1}{1} = 1$$
$$К_{прив}^{2020} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{2-1}} = 0{,}667$$
$$К_{прив}^{2021} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{3-1}} = 0{,}444$$
$$К_{прив}^{2022} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{4-1}} = \frac{1}{3{,}375} = 0{,}296$$
$$К_{прив}^{2023} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{5-1}} = \frac{1}{5{,}063} = 0{,}198$$
$$К_{прив}^{2024} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{6-1}} = \frac{1}{7{,}595} = 0{,}132$$
$$К_{прив}^{2025} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{7-1}} = \frac{1}{11{,}391} = 0{,}088$$
$$К_{прив}^{2026} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{8-1}} = \frac{1}{17{,}086} = 0{,}059$$
$$К_{прив}^{2027} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{9-1}} = \frac{1}{25{,}526} = 0{,}039$$
$$К_{прив}^{2028} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{10-1}} = \frac{1}{38{,}289} = 0{,}026$$
$$К_{прив}^{2029} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{11-1}} = \frac{1}{57{,}434} = 0{,}017$$
$$К_{прив}^{2030} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{12-1}} = \frac{1}{86{,}151} = 0{,}012$$
$$К_{прив}^{2031} = \frac{1}{(1+0{,}5)^{13-1}} = \frac{1}{129{,}227} = 0{,}008.$$

Интегральный эффект на 1 пункт пропуска:

$$ЧДД = \frac{31\,820{,}66}{1} = 31\,820{,}66 \text{ руб./ таможенный переход.}$$

4. Срок окупаемости.

Срок окупаемости ($Т_{ок}$) – это такой период времени, который необходим для того, чтобы доходы, сформированные с помощью инвестиций, покрыли все затраты на нововведение.

Исходя из этого составляем формулу:

$$Т_{ок} = n + \frac{\text{Экономический эффект нарастающим итогом}}{\text{Экономический эффект,приведенный к расчетному году}},$$

где n — количество лет с отрицательным эффектом.

Таким образом, формула приобретает следующий вид:

$$T_{ок} = 4 + \frac{8265,72}{8160,77} = 5,013.$$

Срок окупаемости составляет почти пять лет и два месяца.

Исходя из всего вышеизложенного и рассчитанного, можно прийти к выводу, что необходимо внедрение на железнодорожные пограничные переходы таможенных услуг, позволяющих транспортным компаниям сразу же по прохождении контейнерным поездом государственной границы получить проштампованные электронные документы. Если реализовать эту функции в жизнь, то расходы окупятся уже в 2024 г. Однако стоит отметить, что внедрение этой услуги на транспортный рынок и пользование ею должно быть добровольным, т.е. при отправлении контейнерного поезда в документах должно прописываться, согласна ли компания на получение данной опции. В случае положительного ответа оплата должна производиться сразу, как только будут сданы все транспортные документы на проверку. Таким образом, стоимость услуги за предоставление документов на 1 ктк составляет 150 руб.

Возможность реализовывать отправление контейнерных поездов на экспорт зависит от содействия со стороны государств. Россия инвестирует денежные средства в модернизацию уже существующих путей сообщения, а также в разработку новых ускоренных маршрутов доставки грузов. С китайской стороны поддержка выражается в предоставлении субсидий на экспорт лесных грузов из России. Субсидии позволяют вернуть часть денежных средств, направленных на транспортировку. Россия начала перенимать данный опыт и планирует в 2019 г. выделить деньги и погасить до 80% затрат транспортных компаний, выигравших тендер на обеспечение поддержки российским экспортным центром.

Итак, в условиях глобализации без включения транспортного комплекса России в международную транспортную систему ей грозит ослабление внешнеэкономических связей, экономическое отставание и политическая изоляция. В связи с этим интернационализация транспортной инфраструктуры относится к приоритетным задачам государства и бизнеса, она должна обеспечить благоприятные условия для интеграции России в международное производственное, информационное, транспортное и торговое сообщество.