



УДК 656.62.064

Е.В. Пономарев ООО «Бюро Логистики»

г. Нижний Новгород, ул. Марата 15

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ СКЛАДОВ ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ, КАК ФАКТОРА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ДОСТАВКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Ключевые слова: экономика транспорта, СВХ, таможенное оформление, тяжеловесный груз.

В статье рассмотрено управление доставкой на складе временного хранения, как фактора продолжительности доставки, Выявлены экономические и временные показатели эффективности. В результате исследований предложен метод выбора СВХ (для тяжеловесных грузов) на основе рассмотренных факторов.

Согласно статистике Приволжского таможенного управления, товарооборот Приволжского федерального округа со странами дальнего зарубежья в период январь – ноябрь 2015 составил 39 млрд. 654,6 млн. долларов США, что по сравнению с январем – ноябрем 2014 года меньше на 23 млрд. 42,4 млн. долларов США (-36,8%)^[1]. Одним из следствий уменьшения поступлений таможенных доходов в федеральный бюджет явилось увеличение степени таможенного контроля^[2] на отдельные группы товаров, таможенное оформление (далее ТО) которых в обычном режиме «с колес» стало невозможным. Т.е. ввиду отсутствия возможности у импортера осуществить ТО, товар остается в подвижном составе или выгружается на склад временного хранения (далее СВХ) под таможенным контролем в течение установленного срока без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения мер нетарифного регулирования. Однако, в зависимости от технических характеристик товара, в частности веса или габаритных размеров товара (длина, ширина, высота – далее ДхШхВ), осуществление надлежащей выгрузки и обеспечения сохранности сопряжено с высокой степенью рисков.

Актуальность рассматриваемого вопроса обусловлена наличием потребности участников ВЭД в принятии решений, касательно организации выгрузки тяжеловесного груза на СВХ с применением всех средств погрузоразгрузочных работ с последующими затратами на доставку товара на свой склад или же его базировании в первоначальном подвижном составе с учетом риска длительных простоев, в контексте управления доставкой в международном транспортном сообщении в целом.

Рассматриваемая проблематика является частным случаем долгоиграющей дискуссии касательно нерационального размещения таможенных постов в Нижегородской области. Вопрос о дислокации постов находится исключительно в компетенции таможенных органов^[3] и согласно текстровке закона, де-юре, такие решения принимаются исходя из «объема пассажиро- и товаропотоков, степени интенсивности развития внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации, уровня развития

¹ Итоги внешней торговли Приволжского федерального округа за январь-ноябрь 2015 год (Электронный ресурс). – Режим доступа rtu.customs.ru. (дата обращения: 20.03.16)

² Таможенный кодекс таможенного союза в ред. от 08.05.15, раздел 3.

³ Федеральный закон от 27.11.2010 N 311-ФЗ (ред. от 13.07.15) «О таможенном регулировании в РФ», ст.14.1

транспортных коридоров и транспортной инфраструктуры, потребностей участников внешнеэкономической деятельности и транспортных организаций». Де-факто, процесс размещения постов и соответствующих им СВХ, по мнению экспертов, является предметом лоббирования определенных коммерческих структур своих интересов. Примером данных решений явилась ликвидация Сормовского таможенного поста в рамках приказа ФТС № 1919 от 20.10.09. К нему был привязан СВХ ООО «Терминал» (администрации находились в одном здании), который после аннулирования поста потерял свою инфраструктурную значимость и, как следствие, получил полный отток клиентов^[4]. Декларации были перераспределены между Дзержинским и Кстовским таможенными постами. В 2015 году в СМИ появилась информация^[5] о переносе Кстовского поста в Сормовский район, что в свою очередь приведет СВХ ООО «Кстово» в упадок. Данные факты свидетельствуют лишь о том, что рыночный сегмент складов временного хранения, по мнению автора, является классическим примером конкурентной среды современной России с применением инструментов государственного регулирования.

Теперь проведем оценку складов по работе с тяжеловесными грузами с точки зрения пропускной способности и территориальной принадлежности Нижегородских СВХ. Согласно действующему таможенному законодательству они могут быть открытого или закрытого типа^[6]. **СВХ являются складами открытого типа**, если они доступны для хранения любых товаров и использования любыми лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров. **СВХ являются складами закрытого типа**, если они предназначены для хранения товаров владельца таможенного склада, или для хранения определенных групп товаров имеющих ограничения в обороте и требующих особых условий хранения.

На момент начала 2016 года на территории Нижегородской области постоянно действуют пять таможенных поста. К ним на момент 26.01.2016г^[7]. относятся 14 соответствующих СВХ (согласно реестру СВХ).

Соответственно, согласно выше указанной сортировке СВХ, предметом дальнейшего обсуждения могут быть только: ООО "Терминал" (далее СВХ-1), ООО "Технопром" (далее СВХ-2), ООО «Автозавод "ГАЗ"» (далее СВХ-3). По мнению автора, СВХ ОАО "Выксунский металлургический завод" находится в территориальной удаленности от городской инфраструктуры Н.Новгорода, и нахождение грузов на котором не позволяет участникам ВЭД оперативно реагировать на ситуацию. Кроме того, ООО "СВХ - Кстово" специализируется на малогабаритных грузах и не оказывает услуги по хранению тяжеловесного груза. Рассмотрим стоимостные и технические возможности данных СВХ (табл. 1).

Таблица 1

Логистические параметры СВХ

Наименование параметра ^[8]	Величина параметра		
	СВХ-1	СВХ-2	СВХ-3
Стоимость приемки и выдачи товара участнику ВЭД, руб.	1300	1600	700 (1 партия ^[9])
Стоимость хранения ТС в сутки с момента завершения ВТТ ^[10] , руб	1300	2000	1100

⁴ Янбаев Ильяс. Где и кому размещать таможенные органы / Янбаев Ильяс // Журнал «Логистика» 2012 г, № 10. С. 50 – 51.

⁵ Бизнес встревожен слухами о переносе Кстовского таможенного поста (Электронный ресурс). – Режим доступа <http://www.birzha.ru/newspapers/birzha/classifieds/23679/> (дата обращения: 20.02.16)

⁶ Таможенный кодекс таможенного союза в ред. от 08.05.15, ст. 223

⁷ Реестр владельцев складов временного хранения (Электронный ресурс). – Режим доступа

http://ved.customs.ru/index2.php?option=com_listnsi&view=sinnsi&url_id=V_BX&thispagenum=31 (дата обращения : 26.01.16)

⁸ Стоимость услуг взята из прейскурантов рассматриваемых СВХ действующих на 05.02.16

⁹ 1 партия = 1 ТТН (или 1 СМР)

Стоимость хранения на складе негабаритного груза в сутки, руб./м ³	90	250	100
Стоимость хранения на складе негабаритного груза в сутки, руб./т		250	
Погрузоразгрузочные работы грузоподъемностью до 25 тонн, руб./операция	1500 (специальным погрузчиком)		1800 (кран балками)
Погрузоразгрузочные работы грузоподъемностью до 25 тонн, руб./ч		3600 (привлеченная техника, арендуется минимум на 4 часа)	
Время на привлечение погрузоразгрузочной техники, ч	1-4 (собственная техника)	24 (привлечение аутсорсинговой компании)	1-4 (собственная техника)
Время проведения таможенного досмотра и составление акт досмотра, ч	1-5	1-8	1-5
Возможность выгрузки на крытый склад	Нет	нет	да
Возможность таможенного досмотра товара весом выше 25 тонн	Нет	нет	да

Рассмотрим преимущества и недостатки работы терминалов отдельно (с учетом дислокацию СВХ) с позиции рассмотрения Н.Новгорода как транзитного пункта процесса управления доставкой грузопотоков на Федеральной автомобильной дороге М-7 «Волга» по маршруту: Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа т.к. основная доля импорта (в автотранспортном выражении) приходится с Запада на Восток. Соответственно, рассмотрим 2 варианта управления доставкой (с выгрузкой и без выгрузки по каждому из 3х СВХ) на конкретном примере (табл. 2).

Таблица 2

Результаты оценки доставки тяжеловесных грузов в Н.Новгород из Турции по вариантам использования СВХ

С ВХ	Показатели доставки	Вариант выполнения ТО на СВХ	
		Без выгрузки (при условии ТО за 10 дней без 100 % досмотра)	с выгрузкой (при условии ТО за 10 дней с 100 % досмотром)
С ВХ-1	Продолжительность доставки до склада получателя, сут	10,2	11,2
	Стоимость доставки до склада получателя, тыс. руб.	63,3	50,3
С ВХ-2	Продолжительность доставки до склада получателя, сут	10,4	11,4
	Стоимость доставки до склада	70,6	74,6

¹⁰ ВТТ – внутренний таможенный транзит

	получателя, тыс. руб.		
С ВХ-3	Продолжительность доставки до склада получателя, сут	11	12
	Стоимость доставки до склада получателя, тыс. руб.	60,7	37,7

Из расчетов видно, что экономически целесообразно использовать СВХ-3, но с точки зрения управления временем процесса, он является самым длительным. СВХ-1 выигрывает среди остальных по времени доставки до склада грузовладельца, но затраты на услуги значительно выше. СВХ-2 является самым дорогостоящим. Но если время на ТО (в данном случае 10 дней) не будет постоянной величиной, то общие сроки на доставку и терминальное обслуживание могут быть меньше, чем у других складов, т.к. терминальная и таможенная инфраструктуры находятся в одном месте (здании).

Выводы:

1. В рамках рассматриваемой проблематики необходимо создание обоснованной методики принятия решения по выбору СВХ в цепи поставки с учетом ряда факторов: возможности выполнения необходимых операций с учетом специфики доставляемого груза, продолжительность операций по обслуживанию, величина затрат, обеспечения сохранности и т.д.

2. Приведенные выше расчеты являются объективными только для определенных тяжеловесных грузов с заявленными к исследованию параметрами и не являются унифицированными для других типов грузов.

3. В данных исследованиях не были рассмотрены возможности использования ж/д транспорта (хотя ООО «Терминал» и ООО «Автозавод «ГАЗ» имеют подъездные пути) при доставке тяжеловесных грузов, потому что, по мнению автора, современный уровень качества обслуживания ж/д не позволяет рассматривать ОАО «РЖД» как эффективного партнера для перевозки тяжеловесных грузов.

4. На этапе планирования работы с тем или иным СВХ необходимо понимать, что данные склады не являются складами в классическом понимании – т.е. местом преобразования материальных потоков, направленных на удовлетворение потребностей клиентской базы^[11], а всего лишь, по мнению автора, промежуточным звеном между точками отправления и назначения. Кроме того, сроки нахождения товаров на СВХ регламентируются таможенным законодательством^[12].

5. Анализ потенциалов СВХ (в Нижегородской области) дает основания полагать, что они не имеют обоснованной заинтересованности в инвестировании средств в развитие собственной инфраструктуры, т.к. очень зависят от политических решений ФТС (например, Сормовского таможенного поста), а также пользуются отсутствием альтернатив у грузовладельцев.

Список литературы:

- [1]. Таможенный кодекс таможенного союза в ред. от 08.05.15, раздел 3., ст. 170.1, ст. 223.
- [2]. Федеральный закон от 27.11.2010 N 311-ФЗ (ред. от 13.07.15) «О таможенном регулировании в РФ», ст.14.1
- [3]. Логистика / В.В. Дыбская — [и др.], под редакцией В.И. Сергеева – М. : Эксмо, 2013. - 944 с. (Полный курс МВА) стр. 368.
- [4]. Янбаев Ильяс. Где и кому размещать таможенные органы / Янбаев Ильяс // Журнал «Логистика» 2012 г, № 10. С. 50 – 51.

¹¹ Логистика / В.В. Дыбская — [и др.], под редакцией В.И. Сергеева – М. : Эксмо, 2013. - 944 с. (Полный курс МВА) стр. 368.

¹² Таможенный кодекс Таможенного союза (ред. от 08.05.2015) статья 170 пункт 1.

[5].Реестр владельцев складов временного хранения (Электронный ресурс). – Режим доступа

http://ved.customs.ru/index2.php?option=com_listnsi&view=sinnsi&url_id=V_BX&thispagenum=31 (дата обращения: 26.01.16)

[6].Бизнес встревожен слухами о переносе Кстовского таможенного поста (Электронный ресурс). – Режим доступа <http://www.birzha.ru/newspapers/birzha/classifieds/23679/> (дата обращения: 20.02.16).

[7].Итоги внешней торговли Приволжского федерального округа за январь-ноябрь 2015 год (Электронный ресурс). – Режим доступа ptu.customs.ru. (дата обращения: 20.03.16.

[8].Прейскуранты цен ООО "Терминал", ООО "Технопром", ООО «Автозавод "ГАЗ" на 05.02.16.