**Инновационные аспекты логистики внешнеэкономической деятельности. Идеология построения единой информационной среды**

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы раcширения внешнеторгового оборота, реализация мощного транзитного потенциала России требуют новых подходов к развитию транспорта, новых высокоэффективных технологий оказания транспортных услуг на территории РФ. К первоочередным задачам логистики следует отнести оптимизацию взаимодействия различных видов транспорта, сокращение времени простоя техники, сокращение логистических издержек, повышение качества логистических услуг и пр.

Источником необходимой для принятия оперативных управленческих решений информации о материальных потоках внешнеэкономической деятельности является большое число не связанных друг с другом субъектов транспортной логистики – экспортеров и импортеров, экспедиторов, перевозчиков, грузовых агентов, предприятий обеспечивающего комплекса, таможенных и логистических посредников, банков, страховых компаний. Организация информационного обмена между перечисленными субъектами и государственными структурами, контролирующими и сопровождающими процессы внешнеэкономической деятельности, а также координация их непосредственного взаимодействия представляют собой непростую задачу. Несвоевременное и непрогнозируемое получение достоверной и полной информации от участников внешнеэкономической деятельности приводит к снижению качества транспортно-логистических услуг, дублированию обеспечивающих функций, увеличению объема бумажной документации и сроков принятия решений.

Осуществить перемещение необходимого количества товара в нужную точку, по оптимальному маршруту, в заданные сроки и с наименьшими издержками поможет оперативная оценка информации и принятие на ее основе превентивных управленческих решений. Эффективное информационное обеспечение логистических процессов позволяет существенно снизить уровень общих издержек и добиться нового качества транспортных услуг. Важнейшим фактором, влияющим на достижение этой цели, является взаимодействие информационных систем всех субъектов логистической цепочки внешнеторгового процесса и формирование массива интегральной информации о состоянии груза (товара) на всех этапах его обработки и перевозки. Создание инновационных компонентов *автоматизированной системы управления транспортным комплексом РФ* (АСУ ТК РФ) направлено на обеспечение указанного взаимодействия.

Предпринимаемые в целях формирования единого информационно-технологического пространства попытки интеграции баз данных, технологий и информационных систем участников транспортно-логистических процессов не всегда оказываются успешными: мешает отсутствие нормативно-правовых основ работы федеральной и региональной транспортной логистики и, как следствие, отсутствие скоординированного, эффективно работающего механизма управления транспортно-логистическими ресурсами. В развитых странах деятельность организаторов транспортно-логистических процессов, логистических провайдеров, экспедиторских компаний строго регламентируется, существуют и работают механизмы лицензирования деятельности и сертификации транспортно-экспедиторских услуг.

Организационно-технологические решения (договоры, регламенты взаимодействия, технологические процедуры и пр.) принимают, отталкиваясь именно от этой нормативно-правовой базы.

Практическое комплексное решение подобной интеграционной задачи в России требует большой и длительной работы в рамках реализации транспортной политики страны и связано с необходимостью создания единых корпоративных правил, опирающихся на существующее отечественное и международное законодательство, на научно-методические разработки российских исследователей в области управления цепями поставок.

В этой связи особенно важно остановиться на некоторых теоретических аспектах логистики внешнеэкономической деятельности и предложить практический инновационный механизм управления ее бизнес-процессами.

Опираясь на исследования в области логистики и организации процессов ВЭД, постараемся сформулировать рабочее определение логистики внешнеэкономической деятельности. Изучение специальной литературы показало, что, как это ни странно, единого мнения относительно сущности понятия «логистика внешнеэкономической деятельности» не существует. Многие функциональные области логистики (логистика внешнеторговых операций, транспортная логистика, таможенная логистика и т.п.) не имеют четкого аппарата, определяющего их границы и рассматривающего логистические потоки в каждой из областей в их взаимосвязи.

Раздельное восприятие и изучение компонентов и потоков каждой из функциональных областей приводит к тому, что документальные и, как следствие, информационные потоки также рассматривают обособленно, вне их взаимосвязи и истории. Только цельное представление дает возможность создать так называемую единую информационную среду (единое информационное поле, единое информационное пространство), позволяющую оказывать информационные услуги в режиме одного окна. Иные варианты ведут к многочисленным нестыковкам, необходимости применения дополнительных регламентов, документов, к разработке специальных информационных интерфейсов и пр., что влечет за собой увеличение логистических издержек.

Например, данные, имеющие одинаковую функциональность, в различных внешнеторговых документах могут быть эффективно использованы в целях пограничного и таможенного контроля только при сквозном рассмотрении всех процессов ВЭД и всех потоков в целом. В ином случае сведения, содержащиеся в перевозочных документах, могут не совпадать с данными внешнеторгового контракта и созданных на его основе документов экспедитора, страховой компании, банка и др. Любые несовпадения могут трактоваться таможенными и иными контрольными органами как нарушения и приводить к остановке международной перевозки. Таможня в России вообще не признает понятия «груз», которым оперирует транспортная логистика и ее субъекты – экспедиторы, перевозчики, агенты, владельцы грузовых терминалов. В таможенной деятельности используют только понятие «товар». Однако «товар» в таможенном деле и «товар» в логистике внешнеторговых операций, строго говоря, разные вещи. Такое раздельное и неоднозначное понимание материального потока на разных этапах единого процесса ВЭД приводит, например, к тому, что требования таможенных органов по классификации (декларированию) товаров в соответствии с товарной номенклатурой ВЭД предъявляются, как правило, произвольному субъекту транспортного процесса. Обычно этим субъектом оказывается перевозчик, который вообще не признает понятия «товар», а заключает свои контракты на перевозку «груза». Подобные расхождения ведут к многочисленным и неоправданным издержкам, например, к невозможности осуществления консолидированных поставок и, как следствие, значительному удорожанию международных перевозок в Россию. Именно такая ситуация складывается в настоящее время с национальными автомобильными перевозками.

Кроме того, требования, предъявляемые таможенной системой к составу сведений в рамках предварительного информирования, зачастую не могут быть выполнены субъектами ВЭД в принципе. Отсутствие цельной модели сведений, необходимых и достаточных для осуществления любых внешнеторговых операций, приводит к тому, что большинство отправлений подвергается корректировке таможенной стоимости. Растет объем недостоверного декларирования и контрафактных товаров. В целях оказания качественных информационно-логистических услуг всем без исключения участникам логистического процесса ВЭД, в том числе государственным контролирующим органам, необходимо создать цельную, взаимоувязанную и непротиворечивую модель комплекса сведений, необходимых и достаточных для прохождения каждого этапа ВЭД, включая процессы таможенного оформления и таможенного контроля. Эта модель должна также охватывать и все финансовые потоки, сопровождающие внешнеэкономическую сделку и ее транспортно-логистические процессы.

Под *внешнеэкономической деятельностью* понимается коммерческая деятельность в области международного обмена товарами в их вещественно-материальной форме и оказания комплексных услуг, связанных с осуществлением товарооборота. Такое понимание внешнеэкономической деятельности предполагает необходимость осуществления широкого комплекса мероприятий экономического, валютно-финансового и правового характера. Кроме того, необходимой предпосылкой и обязательным условием ведения внешнеторговой деятельности является выполнение целого ряда операций обеспечивающего характера, связанных с продвижением товара от продавца к покупателю.

Исходя из приведенного выше определения можно сформулировать следующее: *логистика внешнеэкономической деятельности* – наука об управлении материальными и связанными с ними документальными, финансовыми, информационными и другими потоками в рамках международного обмена товарами с целью эффективного использования всех видов ресурсов. Таким образом, идея о формировании комплексной модели управления перечисленными потоками на основе единого информационного пространства выглядит достаточно логичной.

В зависимости от процесса ВЭД (а значит, и от функциональной области логистики, в которой он протекает) материальный поток проходит несколько стадий. Так, в момент оформления внешнеторговой сделки этот поток называется «товаром», его сопровождают соответствующие документы (контракт, страховой сертификат, сертификат соответствия и пр.) и финансовые потоки, он характеризуется набором сведений и стандартных классификаторов, составляющих информационную среду. Экспедитор, принимая товар к перевозке и заключая экспедиторский договор, оперирует понятием «груз». Экспедиторские и перевозочные грузовые накладные, грузовые манифесты и сводно-загрузочные ведомости, иные перевозочные документы формируют документальный поток процесса международной грузовой перевозки, который также сопровождают соответствующие финансовые и информационные потоки.

На этапе таможенного оформления и таможенного контроля мы сталкиваемся с терминологией таможенного дела РФ, которая оперирует понятием «товар». Однако это уже не тот «товар», о котором шла речь на стадии оформления сделки. Он характеризуется совершенно иным набором документов и сведений. В первую очередь его классификация опирается на товарную номенклатуру ВЭД (ТНВЭД), которая ничего общего не имеет с грузовыми параметрами, отраженными в экспедиторских документах. Для сохранения цельного понимания сущностей материального потока логистики ВЭД предлагается в дальнейшем оперировать понятием «таможенный товар» (товар на стадиях таможенного оформления и таможенного контроля). В зависимости от назначенных таможенных режимов таможенный товар может снова трансформироваться либо в «груз» (реэкспорт, транзит и др.), либо в «товар» (выпуск в свободное обращение) либо обладать одновременно обеими сущностями (режим таможенного склада). В дальнейшем товарный поток может фигурировать в процессах складской обработки, распределения, торговли, может снова переходить в категорию «груз» при оформлении процессов перевозки. Такое представление о движении материального потока позволяет сохранить функциональную целостность и связность информационного потока, проектировать и создавать целостные информационные базы данных и организовывать электронное (безбумажное) оформление логистических процессов ВЭД.

Любой другой подход ведет к необходимости проектирования множества функциональных интерфейсных модулей с неоднозначными данными, что приводит к потере целостности всех процессов ВЭД.

Важнейшим параметром внешнеэкономических процессов является время. Именно время определяет точность и скорость выполнения логистических операций и напрямую влияет на производственные затраты и качество оказываемых услуг. Повышение конкурентоспособности всей логистической цепи ВЭД является производной функцией от своевременной реакции на внеплановые события, от интеграции услуг всех субъектов цепи, от их гибкости и полноты, от технологичности нестандартных и инновационных решений. Любая инновационная логистическая система должна учитывать вышеприведенные аспекты и обладать механизмами их реализации, а также способностью к саморазвитию и эволюции.

Современный этап развития логистики в целом и логистики ВЭД в частности характеризуется широким использованием в логистических процессах аутсорсинговых схем. Появились новые формы посреднических услуг, предусматривающие реализацию всего комплекса транспортноэкспедиторских функций (высокоэффективный сервис по комплексному управлению логистическими цепочками клиента, настройке каналов дистрибуции, анализу и оптимизации всей цепи поставок).

Компании, предоставляющие такие интегральные услуги, т.е. объединяющие услуги многих субподрядных организаций в сервисные пакеты для комплексного удовлетворения потребностей своих клиентов, стали называться «операторы логистических услуг» или «логистические провайдеры».

В специальной литературе приводится классификация логистических провайдеров и их услуг. Кратко ее можно представить следующим образом:

􀁑 1PL (First Party Logistics) – провайдеры – простейший автономный вариант, все операции осуществляет грузовладелец;

􀁑 2PL-провайдеры – компании, оказывающие услуги по транспортировке и складированию;

􀁑 3PL-провайдеры – операторы комплексных логистических услуг;

􀁑 4PL-провайдеры – системные логистические интеграторы;

􀁑 5PL-провайдеры – виртуальные интегрированные логистические операторы.

Рассмотрим подробнее некоторые аспекты деятельности 3PL-провайдеров, появление которых на рынке ВЭД привело к значительному расширению спектра логистических услуг.

В настоящее время 3PL-провайдеры способны работать в любом направлении логистического бизнеса, начиная с отдельных операций и заканчивая комплексными услугами, позволяющими конструировать оптимальную логистическую схему движения материальных, документальных, финансовых и информационных потоков от производителя товара к его потребителю. Применительно к ВЭД можно с большой степенью определенности утверждать, что основу услуг международных 3PL-провайдеров – компаний, занимающихся аутсорсинговой деятельностью в области логистики ВЭД, составляет транс портноэкспеди торский функционал, опирающийся на международную нормативно-правовую систему, регламентируемую международной ассоциацией экспедиторов FIATA. Здесь и далее под *международным нормативно-правовым полем* (НПП) логистики ВЭД понимаются признаваемые в РФ международные стандарты, регламенты, процедуры, рекомендованная практика и прочие нормы, действующие в рамках ратифицированных РФ международных договоров, соглашений и конвенций. Под *национальным нормативно-правовым полем* логистики ВЭД понимаются введенные в действие федеральными и региональными законодательными органами национальные и региональные стандарты, регламенты, процедуры, ограничения, рекомендованная практика и пр. Под *ведомственным нормативно-правовым полем* логистики ВЭД понимаются стандарты, регламенты, процедуры, ограничения, рекомендованная практика, введенные в действие нормативными актами соответствующих ведомств и организаций, контролирующих и регламентирующих подведомственные внешнеэкономическому комплексу РФ процессы.

В России нормативно-правовую базу деятельности 3PL-провайдера составляют нормы организации транспортно-экспедиторских (глава 41 ГК РФ) и агентских (глава 52 ГК РФ) услуг. Согласно договору транспортной экспедиции между экспедитором (оператором) и клиентом, первый обязуется за соответствующее вознаграждение выполнить или организовать выполнение определенного набора услуг, связанных с перевозкой и обработкой груза. Согласно условиям агентского договора, транспортный агент обязуется за вознаграждение и за счет принципала совершать юридические и иные действия. Таким образом, оба договора предоставляют право экспедитору и агенту экспедитора совершать неограниченное число юридических сделок, связанных с транспортно-логистическим обслуживанием потоков ВЭД. Наборы услуг и формы экспедиторских договоров регламентированы Законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», выполнение которого, к сожалению, в РФ не контролируется государством и, как следствие, имеет чисто информативный характер. В развитых странах деятельность экспедиторских и агентских компаний, наоборот, находится под жестким контролем государственных ведомств и, как следствие, подробно регламентирована.

Развитие транспортно-экспедиторских норм, появление функционала оператора (провайдера) логистических услуг, объединяющих услуги экспедитора, агента, владельца средств перевозки и обработки груза и других сервисных субъектов, привели к тому, что появилась возможность заключать договоры экспедиции одновременно с разными сторонами, участвующими в коммерческой сделке (п. 2 ст. 164 ГК РФ), 3PL-провайдер может совмещать в одном лице функции экспедитора-грузоотправителя, экспедитора-грузополучателя и транспортного агента перевозчика. При этом деятельность экспедитора является универсальной и не ограничивается отраслевыми рамками. Агентирование, наоборот, не может быть многоотраслевым и представляет собой узкоспециализированный, профессиональный функционал. Интеграция экспедиторских и агентских функций, а также современные тенденции развития мировой экономики обусловили появление на внешнеэкономическом рынке глобальных универсальных операторов – крупнейших компаний с численностью персонала от двух тысяч человек и более, располагающих разветвленной сетью филиалов и дочерних предприятий. 4PL-провайдер – это именно тот уровень интеграции всех участников цепи поставок, который позволяет управлять сетевой логистикой, координировать взаимодействие звеньев цепи на основе эффективной информационной системы, управляющей потоками материалов и ресурсов. Уровень интеграции логистических услуг с консалтинговыми, юридическими и иными услугами позволяет организовать максимально эффективное управление всем комплексом процессов ВЭД. Безусловно, такой уровень управления и интеграции возможен только при наличии четко функционирующего и отлаженного нормативно-право во го поля логистики ВЭД, однозначных технологических и информационных стандартов при использовании сертифицируемых и лицензируемых организационных и технологических компонентов. Обладая широкой корреспондентской структурой, громадным парком собственных транспортных средств, оборудованием, технологическими системами в крупных узлах международных транспортных коридоров, такие компании превратились в транснациональные международные монополии. Они фактически определяют политику, технологию и ценовые ограничения на международных рынках транспортно-логистических услуг.

Несовершенство отечественной нормативно-правовой базы в области транспортной экспедиции: неоднозначность норм, отсутствие механизмов сертификации и лицензирования транспортно-экспедиторских услуг – приводит к многочисленным нестыковкам в рамках цепей поставок. Если, ко всему прочему, учесть, что пока никто не проводил серьезного и фундаментального изучения компонентов внешнеэкономической логистики, то можно утверждать, что в настоящий момент однозначного восприятия и толкования основополагающих понятий логистики ВЭД не существует.

Например, часто используемые термины «транспортно-логистический комплекс», «транспортно-логистический терминал», «транспортно-логистический центр», «логистический транспортный центр» (можно продолжать и далее, добавляя «региональный», «межрегиональный» «таможенный») не имеют четкого и однозначного определения. Употребляя их, подразумевают в первую очередь строительство (зданий, терминалов, комплексов и пр.) определенной пространственной конструкции. Она наполняется соответствующим функционалом (складская зона, ремонтная зона, зарядная, склад временного хранения и пр.). Сервисная и технологическая часть работы логистических операторов отходит на второй план, часто ее вообще не рассматривают. В результате, несмотря на значительные затраты, мы получаем функционал 2PL-провайдера, оказывающего традиционный набор услуг по транспортировке и управлению складским комплексом.

Автор настоящей работы предлагает использовать понятие «транспортный логистический комплекс», используемое в официальных транспортных документах. Работа таких комплексов должна опираться на аутсорсинг логистических услуг, на интеграцию услуг международных экспедиторов, 3PL-провайдеров.

Концепция 3PL постепенно приобретает популярность в России, хотя, в силу недостаточной развитости отечественных транспортно-экспедиторских стандартов и, как следствие, традиционного недоверия отечественных компаний к долгосрочным аутсорсинговым соглашениям об оказании услуг с высокой добавленной стоимостью, она развивается не так быстро, как того требуют тенденции мировой экономики. В основном такое развитие идет за счет проникновения на российский рынок ВЭД транснациональных логистических операторов, 4PL-провайдеров, опирающихся на собственные корпоративные стандарты и организационно-технологические механизмы.

В большей степени такая тенденция является негативной для отечественного транспортно-логистического рынка. Она предопределяет использование российскими субъектами логистики ВЭД (экспедиторами, перевозчиками, агентами, портовыми операторами и пр.) хорошо отлаженных субподрядных схем отношений с западными компаниями. Данный подход ведет к перекосу транспортно-логистического рынка в сторону все большего использования западной логистической инфраструктуры в ущерб развитию национального рынка логистики ВЭД.

На современном этапе развития мировой экономики своевременная и достоверная информация о всех ключевых процессах ВЭД становится отдельным источником получения дополнительной прибыли. Сервисные информационно-технологические услуги по управлению заказами, процессами, ресурсами, услуги, связанные с обеспечением коммуникации, поиском и анализом информации, консалтинговые услуги представляют собой инновационный источник получения добавленной стоимости. Развитие интернет-ком ме рции, появление на ее основе системного аутсорсинга логистики добавленной стоимости, позволяющей снижать общие издержки и повышать качество обслуживания за счет создания единой информационной среды и организации сервисного взаимодействия по принципу одного окна, выявили новую перспективную тенденцию развития логистических операторов – возможное появление на рынке системных посредников пятого уровня – 5PL-провайдеров, или *виртуальных логистических операторов*.

5PL-провайдер представляет собой сервисную компанию, выполняющую на основе аутсорсинга комплексные услуги по управлению интегрированными процессами в цепях поставок без применения физических механизмов управления материальными и иными логистическими потоками.

Функционал виртуального логистического оператора предполагает использование «виртуальной коммерции», оказание комплексных услуг по управлению логистическими процессами в рамках единого информационно-технологического пространства. Деятельность виртуальных логистических операторов в настоящий момент никак не регламентируется. Это в равной мере относится и к отечественному, и к мировому логистическому рынку. Вышеописанная тенденция глобализации и монополизации деятельности 3PL- и 4PL-провайдеров, по сути, является помехой для быстрого развития услуг виртуальной логистики.

Транснациональные операторы не заинтересованы в разрушении с таким трудом построенной сервисной сети и развиваются, как правило, не за счет интеграции услуг эффективно работающих логистических субъектов, а на основе использования собственных сервисов и ресурсов, поглощая этих субъектов и монополизируя рынок.

Низкий уровень отечественного 3PL- и 4PLсервиса, а также отсутствие каких-либо механизмов регламентации деятельности виртуальных логистических операторов могут дать импульс к развитию национальной логистики ВЭД. У нас имеется уникальная возможность миновать эволюционный порядок развития логистического аутсорсинга и реализовать на практике механизмы виртуального управления цепочками поставок, управление комплексами транспортно-логистических услуг. Данный процесс должен опираться на инновационные информационные технологии и четкие корпоративные стандарты как основной компонент работы операторского информационно-логистического центра. Система виртуального управления комплексами транспортно-логистических услуг будет сформирована на базе типовых и специализированных договорных форм и самых общих норм гражданского и корпоративного права.

Первые механизмы практической реализации планов по созданию таких операторских центров появились на рынке ВЭД в целях предоставления субъектам рынка услуг по информационному взаимодействию с таможенными органами и снижения логистических издержек, связанных с процессами таможенного оформления.

В перспективе информационная система таможенной службы должна оперировать полным набором данных о товарах и транспортных средствах, находящихся во внешнеторговом обороте.

Очевидно, что многие участники ВЭД, задействованные в технологических инновациях по предварительному электронному таможенному оформлению, не всегда в состоянии нести большие расходы по разработке программно-аппаратных комплексов, в должной мере поддерживающих электронный обмен данными, поэтому совершенно логичным является появление на «околотаможенном» рынке «нейтральных» компаний, имеющих соответствующее техническое оснащение, ПО и обеспечивающих электронный обмен данными между своими клиентами – участниками ВЭД и таможенными органами. Базовые системы таких инфокоммуникационных компаний-операторов должны быть построены по принципам коллективного пользования и иметь соответствующие юридические, технологические и технические атрибуты. Именно нейтральность и высокая техническая оснащенность должны быть основными характеристиками оператора. Ситуации, когда операторской деятельностью занимается компания, явно связанная с рынком «околотаможенных» услуг и не имеющая соответствующего организационного, технологического и технического обеспечения, недопустимы. На основе корпоративных стандартов операторский центр должен обеспечивать интеграцию всех субъектов логистических цепей ВЭД, организовывать сбор и консолидацию необходимой информации, передачу от их имени и по их поручению этой информации в таможенные органы.

Представляется, что главная инновационная стратегия модернизации информационного обеспечения рынка ВЭД в целом и транспортного комплекса в частности заключается в развитии системы национальных информационно-логистических операторов.

Технологии и организационные структуры информационно-логистических операторов, реализующих свои услуги на рынке ВЭД, заслуживают самого пристального внимания и изучения.

Эти структуры могут быть не только ядром интеграционных технологий, объединяющих информацию всех субъектов логистических цепочек ВЭД, но и служить основой организации единой информационной среды автоматизированных систем федеральных органов и наднациональных объединений.

Следует отметить безусловную перспективность наработок таможенной службы России, таких как процедура представления сведений через Интернет, дающая возможность взаимодействия с таможенной службой из любой точки мира. Как перспективное можно охарактеризовать создание в ФТС России автоматизированной системы внешнего доступа (АСВД) и электронных форматов документов, необходимых для таможенного оформления и таможенного контроля, что дает возможность на практике реализовать идею национальной информационной среды ВЭД. В качестве варианта можно рассмотреть возможность построения на основе разрабатываемой в настоящее время под эгидой Минтранса России автоматизированной системы управления транспортным комплексом РФ (АСУ ТК РФ) среды, включающей «библиотеки» национальных информационных стандартов, процедур и регламентов информационного взаимодействия, форматов передаваемых документов и структур составляющих их данных.

Эта информационная среда может послужить основой автоматизированной системы внешней и взаимной торговли (АСВВТ) стран Таможенного союза, а также иных национальных и наднациональных автоматизированных систем обеспечения логистики внешнеэкономической деятельности. В их числе могут быть и модернизируемая единая автоматизированная информационная система (ЕАИС) ФТС России, и разрабатываемая ведомствами, осуществляющими контрольные функции на государственной границе (ФТС России, ФМС России, ФНС России, ФСБ России, Роспотребнадзор, Минсельхоз России, Ространснадзор), межведомственная интегрированная автоматизированная информационная система (МИАИС). С точки зрения эффективного функционирования последней ее разработку следовало бы поручить транспортному ведомству. Действительно, объектами контроля здесь являются логистические потоки. Минтранс – единственное из всех ведомств, заинтересованное в эффективном и безопасном движении этих потоков, а не в контроле их компонентов. Не требует комментария аксиома о том, что нельзя автоматизировать неопределенность. Если отсутствует идеология того или иного процесса, его нормативно-правовой фундамент, поддерживающий построенное на нем здание из технологических регламентов и процедур, ни о какой системной автоматизации этого процесса говорить нельзя. Можно лишь помочь управленцам компьютеризировать небольшие локальные сегменты их деятельности. Нельзя говорить об одном окне комплексного электронного оформления тех или иных процессов, если отсутствуют не только идеология и технология взаимодействия этих процессов, но идеология и технология самих процессов. В настоящий момент так можно охарактеризовать ситуацию с информатизацией компонентов рынка ВЭД в целом и автоматизацией оформления внешнеторговых потоков в частности.

Из-за отсутствия общей идеологии модернизации национального и наднационального рынков ВЭД разрозненные, несистемные ведомственные инновации вызывают критику со стороны субъектов ВЭД. Идея их объединения отсутствует, как отсутствует и интегральное, взаимоувязанное национальное нормативно-правовое поле ВЭД. С точки зрения логистики внешнеэкономической деятельности такой интегральной идеологией могла бы быть идеология неразрывности логистических потоков цепей внешнеторговых поставок.

Именно с точки зрения неразрывности, цельности материального («товар», «груз», «таможенный товар») и сопровождающих его документального, финансового и информационного потоков следует подходить к автоматизации таможенного сегмента ВЭД. Именно с этой точки зрения следует рассматривать технологические схемы взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов, организацию межведомственного взаимодействия в пограничных пунктах, пунктах таможенного оформления, на международных транспортных коридорах.

В целях оказания качественных информационно-логистических услуг всем без исключения участникам процесса ВЭД, включая государственные контролирующие органы, необходимо создать цельную, взаимоувязанную и непротиворечивую модель сведений, необходимых и достаточных для функционирования всех элементов национального транспортного комплекса, для прохождения каждого этапа ВЭД, включая процессы государственного контроля. Эта модель должна также охватывать и все финансовые потоки, сопровождающие внешнеэкономическую сделку и ее транспортно-логистические процессы.

Рынок нуждается в упрощении логистических формальностей, прозрачности и открытости процедур контроля и оформления, в снижении связанных с их проведением издержек.