

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
Направление подготовки «Таможенное дело»
Кафедра ИФНТ

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

Тема работы
Транспортная логистика: проблемы и перспективы развития в таможенном деле

УДК 338.543:656:3304

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
О11911	Путинцева Екатерина Николаевна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ИФНТ	Блейхер Оксана Владимировна	к.ф.н., доцент		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
ИФНТ	Трубникова Наталья Валерьевна	Д.и.н., профессор		

Томск – 2017 г.

Планируемые результаты обучения по ООП

К одрезул ь	Результатобучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Профессиональные компетенции</i>		
1	Р Постоянно 'повышать уровень профессиональных знаний и компетенций, находить, анализировать и применять необходимую информацию для решения профессиональных задач, владеть навыками использования компьютерной техники, информационных технологий и систем, проводить научные исследования, внедрять научные и инновационные методы и проекты в сфере профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-5,6, ПК-4, 5) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня
2	Р Контролировать соблюдение участниками ВЭД таможенного , валютного законодательства РФ, достоверность классификации товаров, сведений о происхождении товара, установленных запретов и ограничений при таможенных перемещениях, заявленную таможенную стоимость перемещаемых товаров, правильность исчисления, полноты и своевременности уплаты таможенных платежей, пошлин, взимания пени, процентов, задолженности при осуществлении таможенных операций	Требования ФГОС (ПК-7,10,11,14,15,16,17) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост
3	Р Владеть навыками применения форм, технологий, средств, таможенного контроля товаров, эксплуатации соответствующего современного оборудования и приборов; применять правила интерпретации ТНВЭД, методы определения таможенной стоимости перемещаемых товаров, выявления фальсифицированного и контрафактного товара.	Требования ФГОС (ПК-8,9,10, 12,19) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост
4	Р Применять навыки заполнения и контроля деклараций и др. таможенной документации, использования в таможенном деле информационных технологий, статистических данных,анализа и прогнозирования поступления таможенных поступлений финансово-хозяйственной деятельности участников ВЭД,	Требования ФГОС (ПК-13,14,37,38,41,44) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост
5	Р Выявлять и противодействовать административным злоупотреблениям, правонарушениям, и преступлениям в сфере таможенного дела, совершать для этого юридически значимые действия	Требования ФГОС (ПК-23,24,25,27,28) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост
6	Р Управлять деятельностью таможенных органов и структур, персоналом в таможенных органах, качеством, результативностью и рисками в области профессиональной деятельности, прогнозировать и планировать личную и коллективную профессиональную деятельность, владеть приемами применение СУР в профессиональной деятельности, понимать место ТО в системе госуправления.	Требования ФГОС (ПК-29,33,20,36) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост
7	Р Применять профессиональные значения для организации и содействия внешнеэкономической деятельности государственных органов, предприятий, фирм, связанной с таможенным перемещением и оформлением; информировать и консультировать участников ВЭД в области таможенного дела, состояния и развития российской и мировой экономики, потенциала таможенных территорий	Требования ФГОС (ПК-4, 5,38,39,42) Требования заинтересованных работодателей:Томская таможня,Томский таможенный пост

Министерство образования и науки Российской Федерации
федеральное государственное автономное образовательное
учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
Направление подготовки «Таможенное дело»
Кафедра ИФНТ

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой ИФНТ
_____ Н.В. Трубникова
(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

дипломной работы

Студенту:

Группа	ФИО
011911	Путинцева Екатерина Николаевна

Тема работы:

Транспортная логистика: проблемы и перспективы развития в таможенном деле	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	

Срок сдачи студентом выполненной работы:	23.06.2017г.
--	--------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

<p>Исходные данные к работе</p> <p><i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i></p>	<p>Объект исследования – процесс формирования и реализации таможенной логистики в глобальной торговой системе</p> <p>Предмет исследования – факторы, особенности, направления и инструменты таможенной логистики России в условиях либерализации международной торговли.</p> <p>Список литературы.</p>
<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<p>Раздел 1 Теоретические основы транспортной логистики в таможенном деле</p> <p>§1 Понятие, виды, функции логистики</p> <p>§2 Задачи транспортной логистики</p> <p>§3 Сущность таможенной логистики</p> <p>Раздел 2 Проблемы и перспективы развития таможенной логистики</p> <p>§1 Проблемы становления таможенной логистики</p> <p>§2 Ключевые проблемы таможенной логистики</p> <p>§3 Перспективы развития таможенной логистики</p>
<p>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и</p>	

иностранном языках:

**Дата выдачи задания на выполнение выпускной
квалификационной работы по линейному графику**

«__»____
201_г.

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ИФНТ	Блейхер Оксана Владимировна	к.ф.н., доцент		.

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
Студент О11911	Путинцева Николаевна Екатерина		

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 74 страницы, 4 таблицы, 38 источников, 2 приложения.

Ключевые слова: таможенный контроль, таможенное дело, транспорт, логистика в таможенном деле.

Объектом исследования является процесс формирования и реализации таможенной логистики в глобальной торговой системе

Предмет исследования – факторы, особенности, направления и инструменты таможенной логистики России в условиях либерализации международной торговли.

Цель данной работы – комплексный анализ факторов, механизмов и проблем трансформации таможенной логистики в глобальной торговой системе и обоснование направлений адаптации таможенной логистики России в условиях либерализации международной торговли

Задачи:

- Понятие, виды, функции логистики
- Задачи транспортной логистики
- Сущность таможенной логистики
- Проблемы становления таможенной логистики
- Ключевые проблемы таможенной логистики
- Перспективы развития таможенной логистики

Степень внедрения: результаты работы могут быть использованы для повышения эффективности применения транспортной логистики в таможенном деле.

СОКРАЩЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В РАБОТЕ

ВЭД –Внешнеэкономическая деятельность

ЕТНВЭД ТС–Единая товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного союза

ЕврАзЭС–Евразийское экономическое сообщество

ФТС РФ–Федеральная таможенная служба Российской Федерации

ЕАЭС–Евразийский экономический союз

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ	7
1.1. Понятие, виды, функции логистики.....	7
1.2 Задачи транспортной логистики.....	14
1.3 Сущность таможенной логистики.....	21
2 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ.....	33
2.1 Проблемы становления таможенной логистики.....	33
2.2 Ключевые проблемы таможенной логистики.....	43
2.3 Перспективы развития таможенной логистики	51
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	60
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	67
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	68

ВВЕДЕНИЕ

Большой интерес представляет разнообразие способов поиска, пути развития рынка, средства производства, новые направления деятельности коммерческих посреднических организаций и предприятий, научные исследования и практические инновации, объединенные концепцией логистики. Хотя логистика давно известна, тем не менее, она является научной дисциплиной XXI века.

В условиях модернизации экономической политики России, в которой приоритетную роль играют задачи реиндустриализации на основе применения современных технологий, стимулирования ускоренного развития малого и среднего предпринимательства, особенно в промышленно-инновационной сфере, необходимо обеспечить совершенствование внешнеэкономической деятельности, способствующей более полной интеграции страны в мировую экономику.

Сложность решения данных задачи в значительной степени обусловлена обязательствами, связанными с присоединением России к Киотской конвенции, ориентированной на создание условий, благоприятствующих различным формам международной торговли и обмена, на основе путем упрощения и гармонизации таможенных процедур и практики, а также поощрения международного сотрудничества. Выполнение данных обязательств обеспечивается путем применения новейших приемов и методов, контроль, управление рисками и аудит, стандартизации и унификации таможенных процедур и максимально полезного использования современных информационно-коммуникационных технологий

Все это определяет актуальность изучения транспортной логистики в условиях международной рыночной торговли, популяризации практического опыта, координации научной и практической деятельности в области таможенной логистики. Поскольку международная открытость

рынков, как одна из базовых характеристик либеральной модели экономики, должна контролировать чтобы были сбалансированы интересы всех стран, прежде всего в сфере международной торговли. Такую функцию, используя как новые либеральные, так и традиционные протекционистские меры, которые должна выполнять международная логистика и ее важнейшая подсистема - таможенная логистика. Последняя в условиях функционирования глобальной торговой системы превращается в эффективный механизм содействия развитию не только торгово-экономических отношений, но и национальных экономик в целом.

Таможенная логистика возникает там и тогда, где и когда формируются глобальные логистические цепи внешнеторгового оборота, то есть когда таможенные органы становятся звеньями подобных логистических цепей. По мере того как предметом логистики как науки и практики управления экономическими потоками становятся не только материальные потоки отдельно взятого предприятия, но и экономические потоки совокупности предприятий, региональные экономические потоки, а затем и потоки межгосударственного обмена, таможенная логистика становится востребованной хозяйственной практикой. Логистизация таможенной деятельности, в конечном счете, сводится к созданию и обеспечению эффективного функционирования логистических систем. Развитие таможенной логистики направлено на оптимизацию и оптимизацию потока товаров и транспортных средств через таможенную границу, чтобы сократить время и затраты на ресурсы в процессе таможенной обработки товаров.

Методологические проблемы логистики в международной торговле в их глобальном контексте рассматривали Ф. Бродель, Г. Бродмен, И. Валлерстайн, Д. Дис, И. Дюмулен, В. Иноземцев, Г. Колодко, П. Кругман, Т. Левитт, В. Медведев, А. Неклесса, Р. Робертсон, С. Хантингтон, И. Фаминский, М. Чешков и другие ученые.

Стоит отметить, что в отечественной профессиональной научной

литературе недостаточно комплексных исследований механизмов, предпосылок, последствий и проблем трансформации таможенной логистики. Так, например, в современных условиях требует надлежащей конкретизации категория «таможенная логистика» во взаимосвязи с торговой логистикой, также существует потребность в систематизации показателей, по которым можно было бы сравнивать эффективность таможенной логистики разных стран.

Необходимо уточнить ряд методологических и методических аспектов механизма оптимизации таможенно-тарифных отношений при заключении региональных торговых соглашений, системно определить приоритетные направления трансформации национальной таможенной политики и реформирования Федеральной таможенной службы России. Насущная необходимость по углубленного исследования упомянутых выше проблем обуславливает актуальность темы.

Целью исследования является комплексный анализ факторов, механизмов и проблем трансформации таможенной логистики в глобальной торговой системе и обоснование направлений адаптации таможенной логистики России в условиях либерализации международной торговли.

Поставленная цель требует решения следующих задач:

1. Понятие, виды, функции логистики
2. Задачи транспортной логистики
3. Сущность таможенной логистики
4. Проблемы становления таможенной логистики
5. Ключевые проблемы таможенной логистики
6. Перспективы развития таможенной логистики

Объектом исследования является процесс формирования и реализации таможенной логистики в глобальной торговой системе.

Предметом исследования являются факторы, особенности, направления и инструменты таможенной логистики России в условиях

либерализации международной торговли.

Методологической основой исследования служит научный потенциал ведущих отечественных и зарубежных ученых по вопросам глобализации и либерализации мировой экономики и торговли, торговой и таможенной логистики, организации и управления глобальными, региональными и национальными таможенными системами. Так же в работе использована совокупность общенаучных и специальных методов, которые применяются при анализе логистических процессов и явлений, а именно: научного обобщения, сравнения, системного анализа, индукции и дедукции, многокритериального анализа, терминологический метод.

Практическая значимость данной работы заключается в том, что содержащиеся в ней положения, выводы и практические рекомендации представляют практический интерес для оценки потенциальных возможностей развития таможенной логистики.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

1.1. Понятие, виды, функции логистики

Внедрение передового опыта логистики стало одним из самых интересных и сложных оперативных областей бизнеса и управления государственным сектором. Логистика является уникальным явлением, которое никогда не останавливается. Логистика происходит во всем мире 24 часа в сутки, семь дней в неделю в течение 52 недель в год ¹.

Большинство исследователей разделяют мнение, что термин «логистика» происходит от древней Греции, где этим словом обозначали искусство рассуждения (мышления, целесообразность действий, выполнение расчетов). От древних греков термин «логистика» перешел в древних римлян, но в них он имел уже другой смысл «деятельность по обеспечению войск провиантом и жильем».

Дальнейшее толкование этого понятия фактически происходило параллельно, а на определенных этапах исторического развития и интегрировано.

Большой англо-русский словарь и сегодня переводит слово «Logistics» как:

- 1) тыл и снабжение;
- 2) материально-техническое обеспечение;
- 3) организация и осуществление работы тыла.

Сегодня определение логистики в научных источниках приводится в широком и узком смысле.

В первом случае логистика — это наука об управлении

¹Власов А.В., Диденко О.В. Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики (на примере стран таможенного союза)// Учёные записки Российской Академии предпринимательства.2014. №40.С.122-130.

материальными потоками, связанными с ними информацией, финансами и сервисом в определенной микро-, мезоили макроэкономической системе для достижения поставленных перед ней целей с оптимальными затратами ресурсов.

Во втором случае логистика — это инструментарий интегрированного управления материальными потоками и связанными с ними информационными, финансовыми потоками, а также сопутствующим сервисом, который обеспечивает достижение целей организации бизнеса с оптимальными затратами ресурсов.

Анализ зарубежной и отечественной литературы позволил выделить некоторые общие аспекты современного понимания логистики. Так, логистикой понимается:

Новое направление в организации движения грузов;

Теория планирования различных потоков в человеко-машинных системах;

Совокупность различных видов деятельности с целью получения необходимого количества грузов в нужном месте и в нужное время с минимальными затратами;

Форма управления физическим распределением продукта;

Интеграция транспортного и производственного процессов;

Процесс планирования затрат по перемещению и хранению грузов от производства до потребления;

Эффективное движение готовой продукции от места производства до места потребления;

Новое научное направление, связанное с разработкой эффективных методов Управления материальными и информационными потоками;

Наука о рациональной организации производства и распределения.

Разнообразие трактовки понятия логистики не изменяет объекта исследования, которым выступают материальные и сопутствующие им информационные потоки, и при этом позволяет выделить две основные

точки зрения на логистику:

Как на направление хозяйственной деятельности, который заключается в управлении материальными потоками в сферах производства и услуг;

Как на науку определения потребностей, а также приобретение, распределения и изменений в рабочем состоянии в течение жизненного цикла всего того, что обеспечивает эти потребности.

Итак, из проведенного анализа можно сделать вывод, что логистика — это интегрированная система планирования, контроля, управления и регулирования потоками ресурсов на предприятиях как единым целым, которая помогает экономить деньги, время, оборудование, площади, продукцию и др.

Логистика позволяет контролировать все процессы, где можно осуществить экономию, а именно: поставка, продажа, транспортировка, упаковка, закупки, связь с таможней и государственными органами²

Компании могут разрабатывать собственные логистические подразделения, или они могут привлекать организации транспортной логистики для решения вопросов поставок, хранения и поставок.

В зависимости от степени вовлечения независимых компаний для решения бизнес задач в логистике различают разные уровни:

1PL от англ. «Firstpartylogistics» подход, при котором организация решает логистические вопросы самостоятельно;

3PL от англ. «Thirdpartylogistics» подход, при котором полный комплекс логистических услуг от доставки и адресного хранения до управление заказами и отслеживания движения товаров передается на сторону транспортно логистической организации. В функции такого 3PL провайдера входит организация и управление перевозками, учет и управление запасами, подготовка импортно-экспортной и фрахтовой

²Карнаухов С.Б. Логистические системы в экономике России. – М.: Благовест-В, 2012. – 216 с

документации, складское хранение, обработка груза, доставка конечному потребителю³.

Задачей управления логистикой на практике является управление несколькими компонентами, составляющими так называемую «logisticsmix», это запасы, складские сооружения, транспортировка, комплектация и упаковка, связь.

Различают следующие виды логистики: закупочную, транспортную, складскую, производственную, информационную и другие.

В системе классификации логистики на виды важна идентификация специализированной и интегрированной логистики по мере сочетание выполнения отдельных логистических функций.

Сущность внутренней и внешней логистики (в общем смысле) целесообразно рассматривать и классифицировать по происхождению источников логистического обслуживания потоковых процессов (подобно инсорсинга и аутсорсинга). Внутренняя логистика предприятия имеет свою функциональную структуру.

В рамках внутренней логистики осуществляется обслуживание как исключительно собственных логистических процессов (закрытая или ограничена логистика), так и происходит соединение создания услуг для собственных нужд с дополнительным использованием мощностей на стороне (инсорсинг). Проявлениями внешней логистики является партнерство, стратегический союз, контрактная и посторонняя логистика.

Е.В.Крикавский классифицирует логистику на основе выделения уровней логистической интеграции и форм логистических систем:⁴

1-й уровень (микрологистические подсистемы) - логистика снабжения, логистика производства, логистика сбыта (дистрибуции)

2-й уровень (микрологистические системы) - логистика

³Пономарева Ю.В. Логистика: Учебное пособие: Изд. 2-е., Перераб. и доп. - М.: Центр учебной литературы, 2015. - 328 с

⁴Крикавский Е.В. Логистика. Основы теории: Учебник. - Ростов.: Национальный университет "Ростовская политехника", Интеллект-Запад, 2014. - 416 с

производственного (промышленного) предприятия, логистика торгового предприятия, логистика предприятия услуг, логистика других организаций;

3-й уровень (металогистични системы) - логистика производственных, дистрибьюторских, логистических предприятий;

4-й уровень (мезологистични системы) - логистика кооперации производственных, дистрибьюторских, логистических предприятий;

5-й уровень (макрологистических системы) - национальная логистика

6-й уровень (международные макрологистических системы) - международная логистика.

Видовое разнообразие логистики на основе выделения отдельных уровней описывает и А.Г. Кальченко, но его подход имеет определенные отличия от предыдущего. Так, ученый считает, что в современных условиях следует различать два уровня логистики: макрологистики, задачей которой является рассмотрение глобальных проблем управления материальными и информационными процессами, и микрологистика, которая изучает локальные проблемы управления материальными и информационными потоками на внутризаводском уровне.

Макрологистики охватывает межотраслевые процессы, то есть логистические процессы между различными фирмами, транспортом, посредниками по складированию и хранению, процессы, связанные с производством, транспортировкой, предоставлением различных видов услуг.⁵

Микрологистика - это внутрипроизводственная логистика, связанная с нормальным функционированием конкретной фирмы. Микрологистика, в свою очередь, делится на три вида:

- 1) логистика, связанная с заготовкой или закупкой товаров

⁵Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга. Ростов н/Д: Экспертное бюро; М.: Гардарики, - 2014. - 377 с.

(заготовительная логистика)

2) производственная логистика;

3) логистика, специализирующаяся на реализации продукции (распределительная логистика).

Если в рамках логистической системы интегрируются функции снабжения, производства, сбыта, распределения и транспортировки, потребления и рынка, то система называется макрологистической.

Б.А. Аникин и другие российские специалисты также выделяют два уровня логистики: микро- и макрологистики⁶. Кроме того, они акцентируют внимание на видах (сферах) логистики, которые используются большинством западных ученых, (закупочная, производственная, сбытовая, складская, транспортная, информационная, сервисная и т.д.)

Соглашаясь с классификацией уровней логистики Е.В. Крикавского, стоит отметить, что видовое разнообразие логистики все же требует более углубленного исследования. В указанных подходах классификация логистики по видам по уровням сочетает в себе и функциональное назначение, и масштабность задач, которые решаются, и особенности логистики отдельных предприятий и т.д

В указанных подходах классификация логистики по видам по уровням сочетает в себе и функциональное назначение, и масштабность задач, которые решаются, и особенности логистики отдельных предприятий и т. д.

В тоже время с точки зрения системной логики, в процессе выделения видов должно быть четко очерчена классификационный признак.

В частности, как считает Л. Фролова, виды логистики необходимо классифицировать в зависимости от трех признаков: ⁷

⁶Аникин Б.Е. Логистика / Учебное пособие. М.: ИНФРА. 2010.

⁷Фролова Л.В. Логистическое управление предприятием: теоретико-методологические аспекты:

1) отраслевая (предпринимательская, коммерческая, промышленная, торговая, банковская, строительная, туристическая, биржевая, таможенная, военная)

2) ресурсная (информационная, финансовая, кадровая сервисная)

3) функциональная (маркетинговая, закупочная, заготовительная, транспортная, складская, производственная, распределительная, сбытовая).

Структурировано к классификации логистики подходит Ю.В. Пономарева. Она предлагает выделять логистику по следующим признакам: ⁸

1) характер зон управления (внутренняя, внешняя)

2) характер хозяйственной деятельности (закупочная, производственная, распределительная, транспортная, складская, запасов, информационная)

3) масштаб проблем, которые обрабатываются (макрологистики, микрологистика)

Основными функциями логистики являются:

1) интеграционная, предусматривающая создание интегрированных организационных и информационно-регуляционных систем, гарантирующих и стимулирующих реализацию намеченных целей, сглаживания сочетание логистических действий с другими функциями предприятия во внутренних сферах деятельности предприятия

2) координационная, которая предусматривает согласование деятельности различных звеньев производственного и сбытового процессов;

3) регулирующая, которая предполагает управление запасами, складскими процессами, оперативное управление производством и т.д.;

4) контролирующая, связанная со сбором, обработкой, изучением и

Монография. - Донецк: ДонНУЭТ им. М. Туган-Барановского, 2014. - 161 с.

⁸Пономарева Ю.В. Логистика: Учебное пособие: Изд. 2-е., Перераб. и доп. - М.: Центр учебной литературы, 2015. - 328 с.

оценкой информации о соблюдении требований программ, планов, договоров, соглашений с поставщиками материальных ресурсов и потребностей конечных потребителей;

5) планирующая, направленная на разработку взаимосвязанных планов обработки материальных потоков внутри предприятия и за его пределами, определение объемов и направлений материальных потоков, прогноз потребностей в материальных ресурсах, перевозах и т.п. ;

6) обслуживающая, которая предусматривает определение номенклатуры услуг, их объемов, оценку качества предоставляемых услуг и тому подобное.⁹

1.2 Задачи транспортной логистики

Транспорт - это важнейшая и самая мощная отрасль любой страны мира. Значение транспорта для страны исключительно велико. Он выполняет в государстве важные экономические, оборонные, социально-политические и культурные функции.

Экономическая роль транспорта заключается, прежде всего, в том, что он является органическим звеном каждого производства, проводит непрерывную и массовую доставку всех видов сырья, топлива и продукции из пунктов производства в пункты потребления, а также осуществляет разделение труда, специализацию и кооперацию производства. Без транспорта невозможно рациональное размещение производства, освоение новых территорий и природных богатств.

Рынок транспортно-логистических услуг в настоящее время активно развивается в связи с расширением хозяйственных связей и международной кооперации.

⁹Шиндина Т.А., Степанов Е.А. Специфика таможенно-логистических механизмов в системе внешней торговли России//Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева.2015.№1.С.187-198.

Основными движущими силами на рынке логистики являются: глобализация деятельности клиентских компаний, их концентрация на ключевых компетенциях и аутсорсинг непрофильных предприятий, стремление сократить размер логистической цепочки и оптимизировать затраты в его секторах, уменьшить Жизненный цикл продукта и новые подходы к маркетингу и распределению продуктов.

Учитывая мировой опыт и современные тенденции развития глобального рынка логистических услуг Россия находится на этапе формирования и консолидации отрасли, существенно уступая западным странам по качеству и комплексности услуг, предоставляемых национальные транспортно-логистические компании.

В то же время в России наблюдается высокая заинтересованность в расширении транспортно-логистических услуг как со стороны потребителей, так и со стороны логистических операторов. Однако темпы роста отечественного транспортно-логистического рынка низкие, что обусловлено отсутствием инвестиционных ресурсов и высоким риском бизнеса.

Современная мировая логистическая индустрия характеризуется следующими тенденциями: усиление влияния глобальных транспортно-логистических компаний (около 35% рынка приходится на 30 крупнейших компаний) консолидация рынка, продолжается в первую очередь за счет международного слияний, приобретений и выхода на новые географические рынки; дальнейшее усложнение логистических решений путем все более широкого внедрения ИТ-технологий.

Транспортная логистика отличается от обычной логистики своей спецификой. Специфика подходов транспортной логистики, в отличие от «чисто» логистических подходов, предполагает наличие ключевых

элементов:¹⁰

- транспортного обеспечения снабжения,
- производства и сбыта как интегрирующего звена в структуре транспортно-логистической системы;
- грузопотока как разновидности материального потока, функционирующего в пределах - транспортно-логистической системы;
- транспортно логистического менеджмента как инструмента управления транспортно-логистической системой.

Сегодня нередко транспортную логистику называют наукой, которая изучает и постоянно разрабатывает все новые формы правильного планирования и осуществления всего транспортного процесса в целом. Потому что на сегодняшний день такие задачи следует рассматривать и решать в совокупности.

Для того, чтобы весь процесс перевозки или доставки грузов был взаимовыгодный как заказчику, так и исполнителю, следует не только согласовывать все детали между участниками самого процесса. Необходимо заранее просчитывать все финансовые расходы и прибыли для самой транспортной компании, рационально планировать маршруты, владеть современными средствами контроля за транспортом, который перевозит данные грузы. Иными словами, от того насколько высок будет уровень построения и осуществления логистических схем, разрабатываемых и используются специалистами логистики транспортной компании, настолько успешным будет ее продвижения на рынке транспортных услуг.

На сегодняшний день одним из ключевых вопросов, стоящих перед транспортными логистами, проблема правильного управления транспортными средствами, с использованием всех современных технологий. На данный момент недостаточно обладать только большим

¹⁰Афонин П.Н., Сальников И.А. Информационное обеспечение в таможенных органах: Учебник. СПб.: Санкт-Петербургский филиал РТА, - 2016. - 286 с.

парком того же автотранспорта. Необходимо, в первую очередь, грамотно спланировать управления его работой, просчитать все расходы и оптимизировать расходы.

Основными принципами транспортной логистики, обеспечивающие ее эффективность, являются:

- минимизация затрат на транспортировку;
- принцип максимально полного использования грузоподъемности транспортного средства в логистике;
- кратности партии груза, транспортируемого единицам заказ, отправки и складирования;
- принцип стандартизации тары;
- экономии от масштаба и дальности перевозок;
- концентрации грузопотоков на отдельных каналах - распределение и отказ от неэкономических товаров; доставки грузов точно в срок¹¹.

Выделяют следующие функции транспортной логистики:

- Системообразующая. Логистика является системой эффективных технологий обеспечения процесса управления ресурсами. Логистика образует систему управления товародвижением, то есть формированием хозяйственных связей, организацией передвижения продукции через места складирования, формирование и регулирование запасов продукции, развитие и организация складского хозяйства.

- Интегрирующая. Логистика обеспечивает синхронизацию процессов маркетинга, хранения и доставки продукции с ориентацией на рынок средств производства и предоставления промежуточных услуг потребителям. Обеспечивает координацию интересов логистических посредников в логистической системе.

- Регулирующая. Логистическое управление материальными

¹¹Маргунова, В.И. Логистика: учебное пособие / В. И. Маргунова [и др.]. – Минск: Высшая школа, 2012. – 507 с.

потоками направлено на спасение всех видов ресурсов, снижение стоимости жизни и материализованной рабочей силы на стыке различных организационных и экономических уровней и отраслей. Управляющим эффектом является поддержание соответствия поведения части логистической системы интересам целого.

- Результирующая. Логистическая деятельность направлена на доставку продуктов в необходимом количестве, в определенное время и место с заданным качеством, с минимальными затратами. Логистика стремится охватить все этапы цепочки взаимодействия «поставка-производство-распределение-потребление», это алгоритм для преобразования ресурсов в поставку готовой продукции в соответствии с требованиями.

Главная цель транспортной логистики конкретизируется в ее задачах, которые по степени значимости можно разделить на три группы: глобальные, общие, частичные (локальные)¹².

К глобальным задачам относятся следующие:

- Создание комплексных интегрированных систем материальных, информационных потоков;

- Стратегическое согласование, планирование и контроль за использованием логистических мощностей сфер производства и обращения;

- Постоянное совершенствование логистической концепции в рамках выбранной стратегии в рыночной среде;

- Достижение высокой системной гибкости путем быстрого реагирования на изменения внешних и внутренних условий функционирования. Но решение глобальных задач не может быть реализовано без постановки и решения общих задач.

Условием жизнедеятельности транспортно-логистических систем

¹²Полещук, И.И. Логистика: учебное пособие для вузов / И.И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2015. – 431 с.

является решение таких общих задач:

- Сквозной контроль за потоковыми процессами в логистических системах;

- Разработка и совершенствование способов управления материальными потоками; - Многовариантное прогнозирование объемов производства, перевозок.

Частичные задачи имеют локальный характер. Они более динамичны и разнообразны:

Глобальные и национальные проблемы экономики

- Оптимизация запасов всех видов и на всех этапах товародвижения;

- Максимальное сокращение времени хранения продукции;

- Сокращение времени перевозок;

- Быстрая реакция на требования потребителей;

- Повышение готовности к поставкам;

- Снижение затрат во всех звеньях логистической цепи;

- Рациональное распределение транспортных средств;

- Поддержание постоянной готовности к приему, обработке и выдаче информации;

- Последовательность и поэтапность продвижения через трансформационные объекты.

Вышеприведенные положения позволяют утверждать, что транспортная логистика должна обеспечить техническую и технологическую связанности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования.

Техническая связанность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет

применять модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами.¹³

Технологическая связанность - это применение единой технологии транспортировки, прямых перегрузок, безперегрузочного сообщения. Экономическая связанность - это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы. Совместное планирование означает разработку и применение единых планов графиков. То есть транспортная логистика превращает контрагентов и конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе, и позволяет получать синергетические эффекты.

Итак, роль транспортной логистики заключается в обеспечении эффективного товародвижения и, соответственно, снижении совокупных транспортных затрат.

Важно, что транспортная логистика является процессом, активизирует работу многих экономических субъектов, среди которых и промышленные, и транспортные предприятия, а также финансовые учреждения и другие, прямо или опосредовано задействованы в осуществлении логистического товародвижения. То есть благодаря развитию транспортно-логистического сервиса существенно увеличивается возможность для расширения коммерческой инициативы, возрастет круг предприятий, обслуживаемых объемами их деятельности и повысится рентабельность оптовых посредников.

Транспортно-логистические услуги не только значительно увеличивают общий спектр услуг, а также обогащают их ассортимент, повышают заинтересованность заказчиков и способствуют углублению специализации оптовых посредников, развития прогрессивных форм обслуживания.

Это положительно влияет на развитие экономических отношений и

¹³Смирнова, Е.А. Управление цепями поставок: Учебное пособие / Е.А. Смирнова.– Санкт-Петербург: Изд-во СПбГУЭФ, 2016.– 120 с.

развитие регионального и национального хозяйства¹⁴.

Сегодня для развития транспортной логистики в глобальном масштабе необходимо решить следующие проблемы:

- Совершенствование регулирования и упрощение таможенных и технологических процедур при переходе материальных потоков через границы;

- Унификация требований, правил, тарифов, параметров и стандартов к технологии и технических средств при сохранении суверенитетов и признании государствами приоритетов международных соглашений, регулирующих принципы логистики;

- Улучшение качественных показателей транспортировки (своевременная доставка) при обеспечении и сохранности грузов и на получение высокого экономического эффекта;

- Привлечение значительных инвестиций в транспортные инфраструктуры, связанные с управлением материальными и информационными потоками; - Создание свободных рыночных отношений в сфере экономики и при формировании рынка транспортных услуг.

1.3 Сущность таможенной логистики

Логистика как наука объединила в себе исследования операций, маркетинг, менеджмент и многое наук. На сегодня существует множество направлений развития логистики, которые приобретают самостоятельность и развиваются. Но при этом не следует забывать, что исходя из классического определения, логистика - наука о планировании, контроле и управление транспортировкой, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутривозводской

¹⁴Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики: учебник / Н.К. Моисеева. – Москва: Инфра-М, 2011. – 527 с.

переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Объектом логистического управления является материальный поток. Существует три вида логистики, выделившихся из ее базовых функций: логистика снабжения, производства, сбыта (распределения).¹⁵

Отраслевое распределение говорит о существовании еще и таких видов: транспортная, таможенная, информационная, логистика запасов - эти виды логистики могут быть и есть, по сути, составной частью каждого из трех видов логистики.

Если прислушиваться к западным экспертам, количество видов логистики можно было продолжить. Кажется, что владение такими понятиями имеет не только чисто терминологическое значение. Это отражено в расширении сферы логистики, создании соответствующих новых организационных структур для управления фирмами, специальных подразделениях по управлению перемещением товаров на складах предприятия, маркетингу и распределению материалов при продаже готовой продукции. Поэтому было бы правильнее говорить не о типах логистики, а о ее функциональных областях.

Международная логистика (логистика внешнеторговых операций) - это планирование, организация, контроль и регулирование потока материальных, финансовых, информационных и других потоков, пересекающих национальные границы, от места их происхождения до конечного пользователя во времени и пространстве.

Таможенная логистика представляет собой ряд мероприятий, основная задача которых заключается в решении различных вопросов, связанных с организацией и документированием поставок товаров между

¹⁵Мате, Э. Логистика / Мате Э., Тиксье Д.; Ред. Куприенко Н.В. – 5-е изд. – Санкт-Петербург: Нева, 2014. – 128 с.

странами. В структуру таможенной логистики входит проверка товаров на предмет соответствия декларации, проведение полетов, подготовка всех необходимых документов и многое другое. В целом все методы и средства таможенной логистики направлены на оптимизацию внешнеэкономической деятельности. Таможенная логистика предназначена для решения целого комплекса сложных задач, необходимых для реализации процессов импорта и экспорта продуктов и товаров наиболее оптимальными методами, то есть методами, которые требуют меньших затрат и времени на обслуживание клиентов.

К таможенной логистике относят следующие действия:

- 1) помощь в заполнении декларации;
- 2) после таможенное сопровождение грузов;
- 3) перечень услуг по ответственному хранению товаров и грузов;
- 4) оценка грузов экспертами, необходимая для заполнения декларации;
- 5) документация, лицензирование и сертификация на товары и ввозимую продукцию. На развитие таможенной логистики (как главной составляющей международной логистики) влияют следующие факторы:

- 1) Модернизация мировой экономики и рост внешнеторгового оборота между странами;
- 2) возрастающая роль научно - технического прогресса;
- 3) расширение процессов интеграции и регионализации;
- 4) Увеличение роли транснациональных корпораций;
- 5) Проведение дерегулирования экономики во многих странах.

Отличия применения логистики на национальном и международном уровнях основаны на отличиях в организации соответствующих логистических систем. Применение логистики на национальном уровне лимитировано границами государства, которые не пересекаются сформированными логистическими цепями. Применение международной (таможенной) логистики предполагает пересечение национальных границ

страны.¹⁶

Компании, которые применяют таможенную логистику, должны учитывать особенности национальной внешнеторговой политики стран, которые задействованы в международной логистической системе, и особенности их международной торговой политики.

Таможенная логистика на практике реализуется в виде системы обслуживания участников внешнеэкономической деятельности на протяжении всего периода поставки товаров от экспортера импортеру. Таможенные органы передают часть своих полномочий таможенной и около-таможенной инфраструктурам. В этой связи можно говорить о таможенном аутсорсинге. Отсюда и новые повышенные требования к поставщикам логистических услуг в международной торговле, которые теперь уже не просто доставляют какой-либо груз из страны продавца-экспортёра в страну покупателя-импортёра, но и объединяют информационные и документационные потоки с клиентом и третьими сторонами в единое логистическое решение. Говоря о субъектах внешнеэкономической деятельности, следует отметить, что, в конечном счете, каждый из них преследует свои экономические интересы. В связи с этим основная цель логистического подхода в сфере внешней торговли трансформируется в различные конечные цели конкретных субъектов ВЭД.

Например, «с позиций государства использование логистического подхода должно привести к увеличению внешнеторгового оборота и объемов таможенных платежей, поступающих в федеральный бюджет, за счет совершенствования таможенного администрирования при упрощении таможенных процедур оформления и контроля».

По мнению экспортеров и импортеров, использование логистического подхода позволит оптимизировать их финансовые

¹⁶Е. В. Панасенко. Логистика: персонал, технологии, практика. — 1-е. — Москва: Инфра-Инженерия, 2011. — С. 224

издержки в результате сокращения времени таможенного оформления и упрощения затратных таможенных процедур. Заинтересованность транспортных предприятий, владельцев складов временного хранения, таможенных брокеров и других посредников в реализации логистического подхода обусловлена перспективами роста объемов экспортноимпортных потоков, следовательно, ростом их доходов.¹⁷

Самое сложное в реализации этих целей то, что иногда позиции государства и участников внешнеэкономической деятельности носят противоположный характер.

Например, упрощение таможенных процедур может привести к злоупотреблениям со стороны участников внешнеэкономической деятельности, а таможенные органы лишит возможности исполнять функции по обеспечению таможенного законодательства в полном объеме. Острая необходимость в развитии таможенной логистики не всегда была насущной проблемой. Четыре-пять десятилетий назад, когда расходы, связанные с таможенным оформлением в общей структуре расходов на перемещение грузов, были ничтожны, а время, затраченное на таможенной границе, не было столь дорогим, роль таможенной логистики являлась незначительной.

Со временем конкуренция между товаропроизводителями, а также между логистическими компаниями привела к снижению общих затрат на перемещение грузов. На этом фоне доля затрат, связанных с процессом перемещения товаров через таможенную границу, значительно повысилась и стала играть существенную роль.

В литературе встречаются несколько определений таможенной логистики. Одно из них, таможенная логистика – отдельный перечень мероприятий, направленный на решение различных вопросов, связанных с организацией международной доставки продукции и товаров. То есть,

¹⁷Курочкин, Д.В. Логистика: транспортная, закупочная, производственная, распределительная, складирования, информационная: курс лекций / Д.В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2013. – 268 с.

таможенная логистика позиционируется, как наука, предназначенная для решения сложных задач, призванных сделать процессы импорта и экспорта продукции и товаров наиболее оптимальными и менее затратным.

Используя принципы обычной логистики, оптимизацию схем, ресурсов, как материальных (товаров, транспорта), так и нематериальных (информация, человеческие ресурсы), это позволяет оптимизировать процессы, связанные с международной перевозкой грузов.

Соответственно, таможенная логистика - это функциональная область логистики, занимается планированием, контролем и управлением транспортировкой, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми над сырьем, материалами, полуфабрикатами, готовой продукцией в процессе пересечения таможенной границы, а также передачей, хранением и обработкой соответствующей информации.

В таможенной логистике объектом логистического управления является материальный поток, который пересекает таможенную границу, и сопутствующие ему финансовый и информационный потоки. Предметом таможенной логистики является деятельность, направленная на оптимизацию процессов, связанных с пересечением материальным потоком таможенной границы.¹⁸

Целью таможенной логистики является количественное обоснование принятых решений по управлению материальным потоком пересекает таможенную границу. Таможенная логистика тесно связана с логистикой снабжения и сбыта. Проводя аналогию с транспортной логистикой, можно определить основные задачи таможенной логистики:

1) выбор условий поставки - эффективный выбор условий поставки Incoterms на этапе заключения внешнеэкономического контракта в дальнейшем влияет на таможенную стоимость товара и, как следствие, на

¹⁸Кузьбожев, Э.Н. Логистика: учеб. пособие для студентов вузов / Кузьбожев Э.Н., Тиньков С.А. – Москва: Кнорус, 2013. – 224 с.

сумму таможенных платежей;

2) выбор таможенного режима - планирование и детальный анализ деятельности предприятия позволяет выбрать соответствующий таможенный режим для определенного вида продукции или сырья. Например, при покупке крупной партии товара предоставляется скидка. Но спрос на товар очень колеблется. В таком случае можно будет рационально использовать режим «таможенный склад» и проводить таможенную очистку определенного количества товара по мере необходимости, чем использовать режим «импорт» и сразу оплатить все таможенные платежи и сборы. Это позволит рационально использовать оборотные средства предприятия;

3) выбор гарантии доставки товаров, находящихся под таможенным контролем - задача тесно связана с транспортной логистикой;

4) оптимизация процедуры таможенного оформления - это оптимизация тех процессов, которые происходят в подразделениях таможенной службы и касаются таможенного оформления. Один из примеров - это применение «единого окна» и совершенствования процесса взаимодействия субъектов внешнеэкономической деятельности с таможенными органами;

5) совершенствование процедуры таможенного контроля - это также оптимизация тех процессов, которые происходят в подразделениях таможенной службы и касаются таможенного контроля. Примером может служить использование современных технических средств таможенного контроля и ранжирование перевозчиков по, так называемым, «спискам»;

6) таможенная очистка - уплата таможенных платежей и сборов, правильность их расчетов и предварительный расчет для оценки прогнозной цены товара;

7) размещение и оптимизация функционирования грузовых таможенных комплексов, автопортов, автотерминалов, таможенных лицензионных складов и складов временного хранения - глобальная задача

которая включает в себя много локальных, требует интеграции транспортной, таможенной и складской логистики. С развитием может быть выделена в отдельное направление;

8) аутсоринговая технологии в таможенном деле - принятие решения по выполнению предприятием определенных функций: самостоятельно или через посредника. Решение этой задачи зависит от специфики грузов, их номенклатуры и оборота;

9) выбор посредника в таможенном деле - разработка критериев по выбору посредника должна основываться на особенностях деятельности предприятия и материально-технических возможностях;

10) информационное обеспечение таможенной деятельности - задача, тесно связана с движением информационных потоков: между субъектами внешнеэкономической деятельности и таможенными органами, а также между самими таможенными органами.

Это выбор программного обеспечения для работы как внутри подразделений таможенной службы, так и за ее пределами, внедрение «Электронной таможни» как на глобальном, так и местном уровнях, и тому подобное. Для решения задач таможенной логистики могут быть задействованы подразделения таможенной службы, субъекты ВЭД, подразделения таможенной службы и субъекты ВЭД. Задачи таможенной логистики можно классифицировать по различным критериям.

По территориальному критерию задачи таможенной логистики можно разделить на те, которые решаются на территории государства, на границе и на территории иностранных государств. По характеру выполнения задачи делятся на те, которые могут быть решены заранее и те, которые решаются оперативно, в момент наступления проблемы.¹⁹

По воздействию на других субъектов ВЭД, задачи таможенной логистики можно разделить на локальные и глобальные. Локальные - для

¹⁹Канке, А.А. Логистика: учебник / Канке А.А., Кошечая И.П. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва: Форум, 2016. – 384 с.

конкретного товара, поставки, субъекту ВЭД. Глобальные - решение которых будет влиять не только на данного субъекта ВЭД, а и на других.

Рассмотрим тенденции развития методов таможенно-логистических механизмов. Электронное декларирование начало использоваться с 2002 года. Тогда таможенные органы использовали её для выполнения стандартных таможенных операций с декларацией. Однако эта система состояла из двух совершенно независимых подсистем: для таможенного органа и декларанта. Недостатками данной системы являлись: повышенная трудоёмкость должностных лиц таможенных органов, необходимость предоставления большого количества документов в бумажном виде, невозможность использовать декларантам иных программных обеспечений, кроме предложенных и другие.

В 2010 году на смену пришла вторая версия электронного декларирования. Она позволяла взаимодействовать таможенным органам и участникам внешнеэкономической деятельности через сеть Интернет, что привело к возникновению новых способов взаимодействия и структурным программным сдвигам во всей системе электронного декларирования. Был организован Единый национальный центр приёма и предварительной обработки таможенных электронных деклараций.

В 2012 году было внедрено ещё одно новшество – возможность декларирования товаров через портал сайта Федеральной таможенной службы России. Это позволило отказаться декларантам от приобретения коммерческих программ и услуг посредников для декларирования.

Наконец, начиная с 2014 года все российские компании, которые осуществляют внешнюю торговлю, обязаны подавать декларацию на товар в таможенный орган в электронном виде.

Согласно таможенному кодексу Таможенного союза, с 2006 года таможенная декларация может быть подана в отношении иностранных товаров до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. Иными словами, документы и сведения могут предоставляться в

таможенный орган в электронном виде до фактического прибытия транспортных средств и товаров на пункт пропуска или к месту фактического выпуска товара.

Данный механизм позволяет:

Сократить участникам внешней торговли транспортные, временные и финансовые издержки (нет необходимости тратить время на заполнение документов на границе);

Повысить пропускную способность российских пунктов пропуска, которые находятся на внешней границе Таможенного союза;

Ускорить проведение таможенных операций (инспектору не требуется вводить данные вручную, что исключает ошибки);

Повысить эффективность таможенного контроля (так как можно выбрать объект проверки ещё до того, как транспортное средство прибудет в пункт пропуска)²⁰.

Однако в настоящее время, система предварительного информирования функционирует только применительно к автомобильному и железнодорожному транспорту.²¹

Выводы по главе:

Современная логистика имеет дуалистическую природу и является специфической отраслью знаний в сфере бизнеса и управления. Такой дуализм основывается на особенностях эволюционного развития экономической логистики и органической взаимосвязи с первичными смежными науками в различных сферах познания. Это в свою очередь влияние на развитие бизнес-логистики в направлении рационализации и обеспечения основных операционных процессов предприятий и

²⁰б. Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга. Ростов н/Д: Экспертное бюро; М.: Гардарики, - 2014. – 377 с.

²¹Иванова, М.Б. Логистика: учеб. пособие / М.Б. Иванова. – Москва: РИОР, 2012. – 376 с.

организаций, отражено и в двойном смысловом нагружке этого понятия в многих языках. Такой эволюции также способствовало и то, что современная предпринимательская логистика стала проявляться не только в части материального потока, а и выходит за его пределы.

Особенности эволюции экономической логистики позволяют выделить два основных ее разновидности: рационалистическую и обеспечительную. К тому же в первом значении логистика является предметом большего внимания в среде научно-теоретического познания, а во втором - чаще используется в практике ведения бизнеса.

В системе классификации логистики на виды важна идентификация специализированной и интегрированной логистик по мере сочетание выполнения отдельных логистических функций. Сущность внутренней и внешней логистики (в общем смысле) целесообразно рассматривать и классифицировать по происхождению источников логистического обслуживания потоковых процессов.

В соответствии с функциональным подходом в основу классификации видов логистической деятельности положено цепь этапов движения и изменения форм логистических потоков. В соответствии с ней можно выделить семь наиболее распространенных видов логистики: закупочная, транспортная, складская, производственная, распределительная, сбытовая, информационная.

Транспортная логистика отвечает за создание транспортных систем, определение рациональных маршрутов доставки, обеспечения технологического единства транспортно-складского процесса. Целью транспортной логистики является предоставление необходимых транспортных услуг при условии уменьшения потребности в транспорте и минимизация затрат ресурсов и времени, то есть выбор вида и типа транспортных средств, обоснование целесообразности использования собственного или стороннего транспорта, а также одновидовых или смешанно-комбинированных моделей транспортировки, организация

процесса транспортировки, обеспечения единства транспортно-производственного и транспортно-складского процесса.

Таможенная логистика - новейший прикладное направление логистики, еще недостаточно раскрыт в литературе, в частности в региональном измерении. Несмотря на это, логистическую функцию таможенной деятельности уверенно называют среди важных его функций, как тарифно-регулирующая, контрольно-пропускная, информационно-аналитическая, финансово-экономическая, правовая, воспитательная.

2 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ

2.1 Проблемы становления таможенной логистики

В России в настоящее время логистика приобретает важное значение, что в первую очередь связано с географией страны, большими расстояниями между регионами, а также значительными различиями в потребностях, ассортименте и предпочтениях потребителей в разных регионах. Данные об исследованиях состояния современной логистической системы Российской Федерации позволяют выявить несколько причин этого отставания. Прежде всего, это связано с несовершенством организации и контроля над транспортным, логистическим и складским комплексом.

В настоящий момент из-за этого многие российские компании несут значительные затраты, предпочитая самостоятельно обрабатывать транспортировку и хранение товаров.

И на данном этапе ведения бизнеса вышеуказанная схема не всегда оправдывает себя с позиции экономической эффективности. Часто предприятию выгоднее избегать затрат на оплату труда водителей, кладовщиков, обслуживающих автомобилей, помещений и пользоваться услугами профессиональных экспедиторских компаний или использовать услуги по контракту на аутсорсинг.

Поэтому наиболее востребованным логистическим процессом, который передается российскими предприятиями на аутсорсинг, является использование сторонних складов.

Однако реализация этой услуги в регионах затруднена, поскольку организации, которые могут предоставить широкий спектр логистических услуг, расположены в крупных городах, не имея развитой филиальной сети. Транспорт играет особую роль в распространении концепции

логистики.

Почти 1/3 цены продукта приходится на стоимость транспортных издержек в процессе производства и распределения продукции, что подтверждают исследования, проведенные в США.

Согласно этому, можно сказать, что эффективная транспортная поддержка для распределения товаров является одним из важнейших резервов экономии ресурсов.

В России проблема транспортировки товаров усугубляется низким уровнем качества автомобильных дорог, частым отсутствием железных дорог, неудовлетворительным состоянием флота, техническими характеристиками эксплуатируемых транспортных средств значительно отстают от мирового уровня. И особо важной проблемой является большая степень износа средств в целом, которая достигает 70 %.²²

В условиях модернизации экономической политики России, в которой приоритетную роль играют задачи реиндустриализации на основе применения современных технологий, стимулирования ускоренного развития малого и среднего предпринимательства, особенно в промышленно-инновационной сфере, необходимо обеспечить совершенствование внешнеэкономической деятельности, способствующей более полной интеграции страны в мировую экономику.

Сложность решения данных задачи в значительной степени обусловлена обязательствами, связанными с присоединением России к Киотской конвенции, ориентированной на создание условий, благоприятствующих различным формам международной торговли и обмена, на основе путем упрощения и гармонизации таможенных процедур и практики, а также поощрения международного сотрудничества. Выполнение данных обязательств обеспечивается путем применения современных методов, таких как контроль на основе

²²Осипов В. А. Проблемы развития логистики в России // Молодой ученый. — 2016. — №13.1. — С. 75-77.

управления рисками и методов аудита, стандартизации и унификации таможенных процедур и максимально полезного использования современных информационно-коммуникационных технологий.

Другой проблемой, также обуславливающей сложность задачи совершенствования таможенной деятельности, является двойственный характер ее направленности: с одной стороны, она призвана, безусловно, стоять на страже государственных интересов, с другой стороны, - обеспечивать потребности предпринимателей-участников внешнеэкономической деятельности, заинтересованных в снижении транзактных издержек и экономии времени на административные процедуры. Причем гармонизация данных задач пока еще далеко не достигнута.

Третьей проблемой является сложная структура состава элементов таможенной системы и инфраструктуры, обеспечивающей ее функционирование. Причем данная система нуждается в существенном уровне повышения ее гармонизации и скоординированной деятельности в направлении решения задач совершенствования внешнеэкономической деятельности.

Решение обозначенных выше проблемных задач связано с многочисленными рисками, преодоление которых предъявляет высокие требования к организации процессов таможенной и околотаможенной деятельности, повышения профессионализма кадрового состава таможенных структур.

Гармонизация нормативно-правовой базы обусловлена необходимостью реализации методических рекомендаций Всемирной таможенной организации, в рамках которой действует Генеральное соглашение по тарифам и торговле, установившее нормы таможенного администрирования, сформулированные как принципы, к важнейшим из которых относятся: ограничение административных барьеров; устранение отношения к таможенным формальностям как скрытым ограничителям

свободной торговли²³.

Институциональная основа российской таможенной системы находится на этапе развития. Эта система, представляющая в настоящее время скорее конгломерат (а не структурированный комплекс, слаженно действующий на благо интересов государства, бизнес среды и населения), включающий в свой состав два основных элемента: систему управляющих и хозяйствующих субъектов таможенной деятельности, а также инфраструктуру (таможенную и транспортно-логистическую).

В свою очередь, система управляющих и хозяйствующих (сервисных) субъектов таможенной деятельности состоит из следующих институтов:²⁴

- федеральная таможенная служба РФ, как главный системообразующий орган российской таможенной системы, осуществляющий комплекс функций таможенного администрирования, направленных на реализацию регулирующих, контрольных и фискальных функций;
- совокупность коммерческих организаций (в частности, институт таможенных представителей, в состав которого входит и федеральное государственное унитарное предприятие «РОСТЭК», транспортно-логистические предприятия и т.п.), которые в ряде случаев действуют в таможенной сфере, реализуя функции таможенного сервиса для предпринимателей, с большей эффективностью, чем государственные структуры;
- некоммерческое партнерство профессионалов в области внешнеэкономической деятельности «Гильдия ПРОВЭД», созданное по инициативе Агентства стратегических инициатив по продвижению новых проектов и принимающее участие в работе по формированию и реализации дорожной карты проекта «Совершенствование таможенного

²³26. Худолеев А.О. Тенденции развития таможенной логистики // Научное сообщество студентов XXI столетия. экономические науки: сб. ст. по мат. XXXIX междунар. студ. науч.-практ. конф. № 2(39).

²⁴11. Ковальчук О.В. Проблемы и перспективы развития системы таможенных услуг в Российской Федерации // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 6.

администрирования».

Инфраструктура, обеспечивающая функционирование и развитие таможенной системы, включает в свой состав таможенную инфраструктуру и транспортно-логистическую инфраструктуру.

К числу объектов таможенной инфраструктуры относятся стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и склады, учрежденные таможенными органами и находящиеся преимущественно в приграничных зонах, а также административные здания, информационно-аналитические центры, информационно-телекоммуникационные сети, вычислительные и ситуационные центры таможенных органов.

Объектами транспортно-логистической инфраструктуры выступают технологические комплексы, обеспечивающие организацию движения товаров и оказание транспортно-логистических услуг (железнодорожные и водные пути, автомобильные дороги, складские и контейнерные терминалы, интермодальные транспортно-логистические комплексы и т.п.).

Соответственно регулирование таможенных отношений в международной экономической деятельности рекомендуется сложной системой норм. Так, в практике деятельности российской таможенной службы нормы ТК ТС дополняются нормами Федерального закона №311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

В деятельности таможенных органов целесообразно выявить 4 главные функции, в совокупности, составляющие миссию (общественное назначение) данной службы:

- экономическая;
- фискальная;
- обеспечивающая национальную безопасность;
- сервисная.

Акцент в деятельности таможенных органов и соответствующие

процедуры оценки эффективности строятся преимущественно на оценке фискальных функций, а также функций, связанных с обеспечением национальной безопасности.

В таблицах 2.1-2.3, в частности, представлены сведения по одной из экономических характеристик деятельности Северо-Западного таможенного управления по количеству ввезенных товаров на территорию Таможенного союза в 2013, 2014 годах и на середину ноября 2015 года. (Приложение 1)

Таблица 2.1

Сведения по ввезенным товарам 84-85 группы ЕТН ВЭД ТС (электроника, бытовая техника, промышленное оборудование и пр.)²⁵

Год	Стоимость млн. долл. США	Вес	Стоимость в руб.
2013	21,983.571	1,557.460	1,966,126,191.075
2014	20,949.107	1,474.203	1,735,888,891.390
2015	14,481.581	1,048.820	1,490,933,425.390
2013/2015 (в %)	65,87	67,34	75,8

Таблица 2.2

Сведения по ввезенным товарам народного потребления (одежда, обувь и т.п. 633, 34, 35, 39, 43, 44, 48, 49, 52, 55, 61-66, 69, 70, 73, 76, 82, 96 группы товаров по ЕТН ВЭД ТС)

Год	Стоимость млн. долл. США	Вес	Стоимость в руб.
2013	2,981.681	166.559	448,799,553.170
2014	3,431.737	169.593	431,451,038.065

²⁵1. Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: www.customs.ru.

2015	2,679.702	121.872	322,868,422.950
2013/2015 (в %)	89,87	73,17	71,94

Таблица 2.3

Сведения по ввезенным товарам (продукты питания)

Год	Стоимость млн долл. США	Вес	Стоимость в руб.
2013	14,241.200	8,297.599	110,576,175.000
2014	14,285.118	8,445.094	99,481,379.000
2015	10,937.598	6,951.225	97,905,569.000
2013/2015 (в %)	76,8	83,77	88,54

В 2013-2014 году наблюдался количественный рост ввезенных товаров по натуральным и стоимостным показателям, прежде всего по группам товаров легкой промышленности (одежда, обувь и т.д.) и по продуктам питания. Спад по данным группам товаров (особенно заметный по бытовой технике) в значительной степени обусловлен изменившейся геополитической ситуацией (введением санкций со стороны ряда стран по отношению к России и уже наметившейся позитивной тенденцией, связанной с принятием экстренных мер по импортозамещению, в первую очередь, по продуктам питания).²⁶

Наличие подобной сложной инфраструктуры, для самоподдержания которой разрабатывается и используется система норм и рекомендаций, в определенной степени препятствует упрощению цепочки операций с ввозимыми и вывозимыми товарами, затрудняет выполнение контрольных функций, приводит к потерям времени и дополнительным финансовым издержкам.

В этой связи развитие таможенной системы на перспективу предполагает:

²⁶ Статистическая информация о внешней торговле товарами государств - членов Таможенного союза // Сайт Евразийской экономической комиссии. Режим доступа: www.tsouz.ru.

- принятие комплекса организационных и технологических мер по экономии времени, участниками ВЭД на оформление таможенных документов;
- увеличение пропускной способности контрольно-пропускных пунктов, расположенных на границе;
- разработку и внедрение единых стандартов и регламентов таможенного администрирования, соответствующих международным нормам с целью повышения эффективности деятельности участников ВЭД;
- применение унифицированных таможенных документов и декларирования в электронной форме, приводящего к сокращению административных затрат и экономии времени участников внешнеэкономической деятельности;
- совершенствование профессиональной подготовки специалистов в части таможенной деятельности и организации внешнеэкономической деятельности;
- использование единой автоматизированной информационной системы таможенных органов (для формирующегося экономического пространства ЕвроАзЭС);
- развитие сети таможенно-логистических терминалов в приграничных субъектах Российской Федерации;
- организация взаимодействия таможенной системы с бизнес-сообществом (на основе принципов государственно-частного партнерства).

Важным элементом системы таможенного администрирования согласно мировой практике организации таможни выступает комплекс мер по анализу и управлению рисками. Данные по анализу рисков и соответствующих последствий (негативных факторов и правонарушений участников внешнеэкономической деятельности) необходимы руководству региональных таможенных управлений, таможен и таможенных постов для принятия обоснованных управленческих решений, ориентированных как на обеспечение национальной безопасности, так и на создание для участников ВЭД комфортных условий ведения внешнеэкономической

деятельности, способствующих ускорению внешнеэкономического оборота.

Согласно п. 2 ст. 358 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТК ТС) система управления рисками предусматривает решение профилактических задач по предотвращению нарушений законодательства при перемещении товаров через таможенную границу государства.²⁷

В частности, ФТС РФ для достижения данных целей разрабатывает и направляет в таможенные органы профили рисков, содержащие соответствующие указания о применении мер таможенного контроля, в том числе касающиеся обоснованного сокращения объемов таможенных досмотров ввозимых и вывозимых товаров предприятий, деятельность которых характеризуется низкой степенью риска нарушения таможенного законодательства.

В ряде регионов профили рисков разрабатываются силами специалистов-экспертов самих региональных таможенных отделений.

Учитывая значительный объем данных и документов, предоставляемых участниками ВЭД таможенным органам, предстоит решить задачу внедрения информационных технологий и закрепления норм, стандартов и методов их применения в сфере нормативно-правового и административного регулирования внешнеэкономической деятельности.

Существенная экономия времени на оформление таможенных документов появится только тогда, когда в полном объеме вступит в силу Таможенный кодекс ЕврАзЭС, будут регламентированы стандартные перечни общих процессов согласно Решению Коллегии ЕЭК от 12.11.2015 № 260, позволяющих обеспечить функционирование в таможенной сфере режима «одного окна». В этой связи норма «таможенное декларирование производится в письменной и (или) электронной формах» (статья 179 ТК ТС) должна быть заменена нормой «таможенное декларирование товаров

²⁷Таможенный кодекс Таможенного союза и Российской Федерации со всеми изменениями на 2017 год.

производится в электронной форме» и лишь в ряде случаев «может производиться в письменной форме» (статья 74 ТК ЕврАзЭС).

На практике применяется разработанная ФТС РФ методика оценки эффективности применения форм таможенного контроля, основанная на экспертном методе, предусматривающая применение весовых коэффициентов по различным направлениям деятельности таможенных органов²⁸.

В методике используются следующие показатели эффективности применения формы таможенного контроля, оцениваемые группой экспертов:

- экономический эффект от применения формы таможенного контроля за отчетный период;
- количество выявленных нарушений таможенных правил, которые повлекли заведение дел об административных правонарушениях за отчетный период;
- динамика изменения количества случаев применения формы таможенного контроля;
- промежуток времени, необходимый для применения формы таможенного контроля и др.

Хотя применение данной методики позволяет обеспечить оптимизацию количества применяемых форм таможенного контроля и мер по минимизации рисков на основе принципа выборочности, она имеет и недостатки, к основным из которых целесообразно отнести:

- чрезмерную ориентацию показателей методики на выполнении фискальных функций, на основе чего делается недостаточно обоснованный метод об эффективности таможенной деятельности;
- отсутствие взаимосвязи между эффективностью функционирования таможен и эффективностью функционирования предпринимательских

²⁸13. Логистический оператор: Таможенная логистика. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://intrans.net/%D1%81ustoms-logistics>

структур как участников ВЭД.

Таким образом, совершенствование методов оценки эффективности деятельности таможенных органов целесообразно ориентировать не только на выполнение фискальных функций, но и на успешное выполнение всех функций, составляющих миссию данной службы, в том числе рост качества оказанных услуг, направленных на создание условий для успешного функционирования предпринимательских структур, участвующих во внешнеэкономической деятельности.

2.2 Ключевые проблемы таможенной логистики

Среди главных задач в сфере логистики, которые решали российские компании в 2014 г., на первом месте стояла оптимизация транспортных расходов. Об этом говорили участники недавно проведенного исследования логистического рынка РФ

Презентация ежегодного отраслевого исследования состоялась в ходе XVIII Московского международного логистического форума (ММЛФ-2016). В опросе, состоявшем из 15 пунктов, приняли участие более 200 российских компаний, занятых во всех основных отраслях экономики, в том числе в сфере транспортировки, экспедирования, таможенной деятельности, производства продуктов питания, товаров народного потребления и розничной торговли, медицины и фармацевтики, машиностроения, нефтегазового комплекса, оперирования подвижным составом и пр.

В результате анкетирования удалось выяснить, какие главные изменения произошли в логистическом обеспечении российских компаний в минувшем году, какие способы оптимизации процессов оказались наиболее эффективными, какие задачи и приоритеты ставят перед собой компании в развитии собственных логистических систем в среднесрочной перспективе и ряд других. Также экспертному сообществу удалось

сформулировать рекомендации по оптимизации процессов и затрат в 2015–2019 гг.

Среди основных тенденций в логистике, наметившихся в последние годы, участники опроса называют автоматизацию складской деятельности и внедрение различных систем (28%), оптимизацию затрат по всей цепочке поставок (20%) и повышение качества работы 3PL-провайдеров (18%).

В перечне основных задач в сфере логистики, которые решали компании – респонденты в 2016 г., последовательно отмечены оптимизация затрат (около 40% опрошенных), повышение уровня логистического обслуживания клиентов (чуть менее 30%), создание собственных объектов логистической инфраструктуры, таких как склад, РЦ и др. (10–15%) и внедрение систем управления (менее 10%). 49% компаний сообщили о сокращении расходов на логистику в 2014 г.

Как отмечают в Координационном совете по логистике, одним из главных расхождений последнего опроса с тем, который был сделан годом ранее, стало существенное изменение в штатной численности персонала, занятого в логистической системе компаний. Здесь впервые за 5 лет у 43% компаний произошли существенные сокращения. Если в предыдущие годы этот показатель колебался от 10 до 15%, то в 2014 г. 60% компаний-респондентов сократили персонал на 20%. Еще 20% опрошенных сократили количество занятых до 40%.²⁹

При этом существенное увеличение, от 41 до 60%, наблюдалось всего у 5% компаний. Примечательно, что подобное сокращение работников в секторе транспортно-логистических услуг проявилось ближе к концу 2014 г. и имеет тенденцию продолжения в текущем периоде.

Участники опроса назвали некомпетентность занятых работников в

²⁹ Сергеев, В.И. Проблемы и задачи логистики в России, мнение эксперта. [Электронный ресурс] / В.И. Сергеев Информационно-аналитическое сетевое издание ПРОВЭД; — Режим доступа: <http://провэд.рф>, свободный.

сфере логистических услуг в качестве одной из основных проблем развития российского логистического рынка. Поэтому ряд экспертов полагает, что при наблюдаемой нехватке специалистов среднего и высшего управленческого уровня возможно усиление конкурентных позиций на рынке труда более компетентных и профессиональных сотрудников. В целом же взгляд респондентов на 2015 г. достаточно оптимистичен – 65% из них ожидают увеличения движения товарных потоков и верят, что в жесткой борьбе смогут перетянуть на себя заказы ближайших конкурентов.

Так как в логистических решениях принимают участие изготовители и поставщики товаров, транспортные структуры, потребители и государство, то и ключевые проблемы, которые возникают при осуществлении внешнеэкономической деятельности, индивидуальны (табл. 2.4).³⁰

Таблица 2.4

Ключевые проблемы логистики

Участники логистических процессов	Частный сектор	Государственный сектор
Поставщик	Управление запасами, ценообразование, перевозки собственным или нанимаемым транспортом, планирование производства, размещение предприятия	Укомплектованность штата, ценообразование, перевозки собственным или нанимаемым транспортом, предлагаемые услуги, размещение заказов

³⁰ Уткин, Г. Российской логистике поставлена твердая «двойка». [Электронный ресурс] / Г. Уткин // Информационно-аналитическое сетевое издание ПРОВЭД; — Режим доступа: <http://провэд.рф>, свободный.

Транспортное агентство	Маршрутизация перевозок, уровень обслуживания, цены, тип парка.	Маршрутизация перевозок, уровень обслуживания, цены, тип парка.
Правительство	Налогообложение, цены на продукцию и тарифы естественных монополий, стабильность финансовой системы, функционирование и развитие государственной инфраструктуры, правовое регулирование хозяйственных отношений.	Бюджетное финансирование, система формирования государственных заказов, контроль за их выполнением и регулирование.

Одной из серьезных трудностей, с которыми сталкиваются транспортные компании чаще всего в нынешних рыночных условиях, является снижение платежеспособности клиентов. А проблему невыплаты задолженности можно разделить на два типа: простая отсрочка платежей и грубое мошенничество. Проблема отсроченного платежа в кризис проявляется в полной мере. Клиенты, отменяющие условия оплаты для экспедиторских услуг, ставят экспедиторов в сложную ситуацию. Банки также предлагают запретительные ставки по краткосрочным кредитам, что катастрофически для малого и среднего бизнеса. Проблема мошенничества столь же остра. Он страдает в основном от небольших компаний - перевозчиков, которые из-за своего слабого юридического опыта или из-за дефицита клиентов берут на себя очистку товаров, за которые клиент не будет платить.

Эксперты в области логистики Наливайко Д. С. и Адриевских С. С. среди основных проблем, возникающих на пути развития логистики,

выделяют следующие:³¹

- Неэффективное использование маршрутов доставки продукции от производителя потребителю;
- Ослабленная транспортная инфраструктура;
- Небольшое количество грузовых терминалов и их слабое техническое оборудование;
- Отсутствие современных транспортных средств, отвечающих мировым стандартам, включая высокую физическую и моральную амортизацию транспорта;
- Нерациональное использование собственного и арендованного транспорта;
- Большие временные потери от простаивающих транспортных средств в ожидании погрузки и разгрузки.

А проф. Сергеев В. И. считает, что логистика в России развивается крайне медленно и среди барьеров, которые тормозят ее развитие, можно выделить следующие:³²

- недостаток инвестиций;
- отсталая, морально и физически изношенная инфраструктура;
- недостаточная квалификация персонала;
- недостаточный уровень нормативно-правовой базы;
- отсутствие достоверной статистической отчетности.

Как уже ясно, есть много мнений о проблемах развития таможенной логистики в России и ЕАЭС, но все точки зрения экспертов сходятся на одном и том же: логистика в России и, следовательно, на ЕАЭС, требует срочной модернизации.

Корень всех проблем логистики заключается в проблеме подготовки кадров в этом направлении. Говоря о высшем образовании, логистика, как специальность, начала развиваться с 2000 года. Несмотря на то, что с

³¹Наливайко, Д.С. и Адриевских С.С. Основные проблемы транспортной логистики в России и за рубежом. [Электронный ресурс] / Д.С. Наливайко и С.С. Адриевских // Арсенал бизнес решений; — Режим доступа: <http://arbit.ru>, свободный

³²Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник.- М.: ИНФРА-М, 2011. - 608 с. - (Серия «Высшее образование»)

первых выпускников логистики прошло 11 лет, потребность в них в бизнесе по-прежнему высока. На данный момент в России все высшие учебные заведения, имеющие лицензию на логистику, выпускают около 2000 специалистов. В масштабах России и ЕАЭС, этого недостаточно.

И после того как Российское образование перешло на систему бакалавр-магистр, проблема нехватки кадров стала еще более острой, потому что специальность «логист» была упразднена и стала профилем в менеджменте.

Если говорить об инфраструктуре, то она существует еще со времен СССР. Однако прошедшее время наложило свой отпечаток и на содержание, и на устаревание данной инфраструктуры вследствие отсутствия инвестиций. Все это унаследовала сначала РФ, а затем и ЕАЭС.

Согласно статистике, последних нескольких лет потоки внешней торговли ЕАЭС и Китая увеличиваются год от года. Предположительно к 2020 г. доля транзитных перевозок железнодорожным транспортом увеличится в 10 раз. В этих условиях просто необходимо задуматься не только о реконструкции, но и о создании новых объектов инфраструктуры, а также о создании единого логистического пространства ЕАЭС. Препятствием для интеграции транспортно-логистических систем государств — членов ЕАЭС является сохраняющаяся по требованию РФ разрешительная система международных перевозок по территории ЕАЭС, которая сильно ограничивает возможности автоперевозчиков Беларуси и Казахстана.

Бюрократическая несогласованность в грузовых эскортах, а также длительность таможенного оформления на границе и, вследствие этого, длинные очереди, ограничивают возможности транзита ЕАЭС

Согласно проекту Таможенного кодекса таможенной инфраструктуры ЕАЭС - сочетание поля передвижения товаров через таможенную границу, складов временного хранения, таможенных складов, свободных складов, магазинов беспошлинной торговли, а также офисных

зданий и сооружений, технических средств Таможенных и других видов контроля, инженерных, информационных, телекоммуникационных систем и средств их поддержки, социальных объектов для деятельности таможенных органов и учредительных штатов - членов ЕАЭС.

Поскольку нагрузка на все перечисленные объекты в настоящее время распределена неравномерно, основной целью стран-членов ЕАЭС является согласование таможенной инфраструктуры ЕАЭС, оптимизация оборудования и поддержание работоспособности элементов инфраструктуры, разработка согласованной политики для применения элементов Инфраструктуры таможни и логистики, повышения эффективности таможенного контроля. Сокращение временных затрат участников внешнеэкономической деятельности.³³

Если говорить о РФ, то уже есть несколько предложений по совершенствованию таможенной и логистической инфраструктуры. Еще в апреле 2014 г. в Москве, в Торгово-промышленной палате РФ прошла II Евроазиатская конференция «Логистика в России: кооперация и технологии развития». Основной целью проведения Конференции было выявление потенциала логистики как нового ресурса для роста российской экономики. Результатом конференции стала разработка ряда мероприятий, которые должны способствовать развитию логистики:

- 1) Составление комплексной программы развития логистики — «Управление интегрированной логистикой» на период до 2020 г.
- 2) Рекомендация состоит в том, чтобы перенести ответственность за решение вопросов регулирования рынка логистических услуг и развитие логистики от Правительства России до Министерства экономического развития и Министерства транспорта.
- 3) Развитие нормативно-правовой базы логистической деятельности

³³ Стародубцева, Е.Б. Проблемы и перспективы развития инфраструктуры ЕАЭС [Электронный режим] / Е.Б. Стародубцева // Научно-информационный журнал. Экономические науки; — Режим доступа: <http://ecsn.ru>, свободный.

участников рынка, в частности, доработка и принятие федеральных законов «Об основах государственно-частного партнерства в РФ» и «О прямых и смешанных перевозках». А также завершить переход Федеральной таможенной службы на полный электронный документооборот и автоматизации таможенных процедур.

Распоряжением Правительства РФ от 11 июня 2014 г. N 1032-р был внесен ряд изменений в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 г., среди которых можно назвать несколько особо важных:³⁴

- формирование и ведение транспортно-экономического баланса страны и планирование развития транспортной инфраструктуры на его основе;
- развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, сухих портов и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта и обеспечение их единой технологической совместимости;
- создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг; – совершенствование процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности;
- создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных инфотелекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов (обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий);
- создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в целях поставок;

³⁴Распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 N 1032-р <О внесении изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р>

- интеграция в международное транспортное пространство;
- повышение безопасности движения, полётов и судоходства;
- модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду и многие другие.³⁵

Стоит отметить, что и Федеральная таможенная служба внесла свой вклад в развитие логистики России. Так, с 1 апреля 2016 г. в качестве эксперимента в некоторых портах действует пилотный проект по упрощению таможенных процедур в некоторых портах РФ. Суть эксперимента состоит в сокращении по времени процедуры таможенного контроля за счет уменьшения количества документов, предоставляемых в таможенные органы, до трех наименований: коносамент, сертификат происхождения и инвойс. Если эксперимент даст положительные результаты, то с начала 2017 г. действие проекта будет расширено еще на несколько портов³⁶.

2.3 Перспективы развития таможенной логистики

Совершенствованию таможенного дела в организации внешней торговли способствует постоянный научно-технический прогресс, с помощью которого формируются особые взаимодействия между таможенной и участниками внешней торговли, а именно между экспортёрами, импортёрами и таможенными органами.

В процессе внешней торговли формируются взаимосвязи, которые сопровождаются товарными, финансовыми и информационными потоками. Последние из них обслуживают товарный поток. Существуют три формы таможенно-логистических механизмов:

³⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р (ред. от 11.06.2014 г.) «О транспортной стратегии РФ»

³⁶ В 2017 г. пилотный проект по упрощению таможенных процедур в портах РФ будет расширен [Электронный ресурс] / TKS. RU — все о таможене. Таможня для всех — российский таможенный портал; — Режим доступа: <http://www.tks.ru>, свободный

Механизм управления товарными потоками (последовательность операций при пересечении товаром таможенной границы). Сюда входят таможенное оформление товара, его доставка в пункты пропуска, на склады временного хранения или на таможенные склады;

Механизм управления финансовыми потоками (процесс уплаты таможенной пошлины, налога на добавленную стоимость, акциза, сбора за таможенное оформление и иных платежей);

Механизм управления информационными потоками (подача декларации на товар в электронном виде – электронное декларирование, информирование таможенного органа на таможенной границе о перемещении товара - предварительное информирование и другие механизмы).

Рассмотрим тенденции развития методов таможенно-логистических механизмов. Электронное декларирование начало использоваться с 2002 года. Тогда таможенные органы использовали её для выполнения стандартных таможенных операций с декларацией. Однако эта система состояла из двух совершенно независимых подсистем: для таможенного органа и декларанта. Недостатками данной системы являлись: повышенная трудоёмкость должностных лиц таможенных органов, необходимость предоставления большого количества документов в бумажном виде, невозможность использовать декларантам иных программных обеспечений, кроме предложенных и другие.

В 2010 году на смену пришла вторая версия электронного декларирования. Она позволяла взаимодействовать таможенным органам и участникам внешнеэкономической деятельности через сеть Интернет, что привело к возникновению новых способов взаимодействия и структурным программным сдвигам во всей системе электронного декларирования. Был организован Единый национальный центр приёма и предварительной обработки таможенных электронных деклараций.

В 2012 году было внедрено ещё одно новшество – возможность

декларирования товаров через портал сайта Федеральной таможенной службы России. Это позволило отказаться декларантам от приобретения коммерческих программ и услуг посредников для декларирования.

Наконец, начиная с 2014 года все российские компании, которые осуществляют внешнюю торговлю, обязаны подавать декларацию на товар в таможенный орган в электронном виде.

Согласно таможенному кодексу Таможенного союза, с 2006 года таможенная декларация может быть подана в отношении иностранных товаров до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. Иными словами, документы и сведения могут предоставляться в таможенный орган в электронном виде до фактического прибытия транспортных средств и товаров на пункт пропуска или к месту фактического выпуска товара.

Данный механизм позволяет:

Сократить участникам внешней торговли транспортные, временные и финансовые издержки (нет необходимости тратить время на заполнение документов на границе);

Повысить пропускную способность российских пунктов пропуска, которые находятся на внешней границе Таможенного союза;

Ускорить проведение таможенных операций (инспектору не требуется вводить данные вручную, что исключает ошибки);

Повысить эффективность таможенного контроля (так как можно выбрать объект проверки ещё до того, как транспортное средство прибудет в пункт пропуска)³⁷.

Однако в настоящее время, система предварительного информирования функционирует только применительно к автомобильному и железнодорожному транспорту. Для международных перевозок

³⁷5. Вьюнов В. Н., Ноздрин Е. Е., Бочкова Т. В., Ананьева П. Д., Клименкова У. Р., Халаева И. В. Некоторые проблемы развития логистики в таможенном деле (на примере Таможенного Союза) // Молодой ученый. — 2016. — №21. — С. 331-335.

воздушным и морским транспортом данная система находится в стадии тестирования и совершенствования. Помимо всего, предварительная информация хранится на сервере только 2 недели, после этого срока она аннулируется, если пересечение границы не состоялось.

Если рассматривать механизм уплаты таможенных платежей, то этот механизм имел ряд недостатков, которые препятствовали завершению таможенных процедур в сроки, установленные законодательством. В целях решения указанной проблемы Федеральная таможенная служба начала в 2013 году осуществлять «Концепцию централизации учёта таможенных и иных платежей и ведения единого лицевого счёта участника внешнеэкономической деятельности». Главной задачей концепции стало сокращение сроков доведения информации о поступлении денежных средств на счета таможенных органов. Был создан единый лицевой счёт участника внешнеэкономической деятельности и единая база данных, данные которой концентрируются в расчётном таможенном центре. С помощью единых лицевых счетов появилась возможность списывать таможенные платежи с одного счёта участника за уплату таможенных процедур в разных таможенных органах.

В дополнение к вышесказанному налаживается бесперебойное информационное взаимодействие таможенных органов с юридическими лицами, в обязанности которых входит следить за поступлением на счёт Федерального казначейства и на счета государств-членов Таможенного союза средств, для уплаты таможенных платежей посредством платёжных терминалов, электронных терминалов и банкоматов.

С ростом глобальной логистики и внешней торговли растёт давление на таможенные органы страны, и чем раньше российские участники внешнеэкономической деятельности и их зарубежные партнёры начнут совершенствовать таможенно-логистические механизмы, тем быстрее будет накапливаться у них практический опыт, и тем легче им будет адаптироваться к нововведениям в области таможенного регулирования.

Только при выполнении этих условий можно будет гарантировать аккуратное и своевременное исполнение внешнеторговых контрактов.

Процесс внешней торговли сопровождается движением товарных, финансовых и информационных потоков. В зависимости от этого выделяют различные формы таможенно-логистических механизмов. В настоящее время в системе внешней торговли России сформировались на три основные формы таможенно-логистических механизмов.

Таможенное декларирование — заявление декларантом таможенному органу сведений о товарах, о таможенной процедуре и других сведений, необходимых для выпуска товара.

Начиная с 2014 года все российские предприятия, осуществляющие внешнюю торговлю, обязаны подавать декларацию на товар в таможенные органы в электронном виде.

Система ЭД-1 начала действовать в России с 2002 года. Недостатками этой системы являлись: повышение трудоемкости должностных лиц таможенных органов и необходимость представления большого числа документов в бумажном виде. На смену ЭД-1 пришла система ЭД-2. Возможность взаимодействия таможенных органов и участников ВЭД через Интернет привела к возникновению новых способов взаимодействия и структурных сдвигов во всей системе ЭД. Данная система ЭД-2 стала активно применяться с начала 2010 года.

Но, как и у всякой новой системы, у электронного декларирования имеются недостатки. Это отмечается рядом специалистов, например, И.А. Орлов выделяет следующие:

- непонимание преимуществ информационных технологий сотрудниками таможенных органов;
- недостаточный уровень подготовленности сотрудников таможенных органов;
- технические проблемы (недостаточная техническая оснащенность таможенных органов, недостатки программных средств);

- отсутствие единой общей электронной базы у таможенных, налоговых органов, перевозчиков и банков, которая позволяла бы им самостоятельно без предъявления бумажных носителей таможенных документов убедиться в факте того или иного действия импортёра/экспортёра³⁸.

Несмотря на текущие трудности, применение информационных технологий в таможенном деле уже дает свои положительные результаты.

Предварительное информирование - это предоставление в электронном виде предварительной информации. Суть системы проста: для пропуска транспортного средства с иностранным грузом на российскую территорию обязательно наличие у перевозчика электронной копии транзитной декларации. Перевозчик заранее должен создать электронную копию и отправить ее на центральный сервер

Главного научно-исследовательского вычислительного центра ФТС (ГНИВЦ), где она хранится до прибытия товара на границу

Когда автомобиль с грузом приходит на пункт пропуска, таможенному инспектору предъявляется идентифицирующий номер вместе с товаросопроводительными документами. Инспектор запрашивает идентифицирующий номер в ГНИВЦ и через минуту получает электронный документ³⁹.

К числу основных недостатков, с которыми столкнулись субъекты внешнеэкономической деятельности при применении технологии предварительного информирования, были отнесены следующие:

-отсутствие нормативного закрепление льгот при таможенном оформлении для лиц, предоставивших предварительную информацию. Очевидно, что товар должен оформляться вне очереди, но это нигде не закреплено. Есть только отдельные расплывчатые формулировки о «приоритетном оформлении», например, в п. 41 Приказа ФТС РФ от

³⁸Электронное таможенное декларирование в России. [Электронный ресурс]-Режим доступа: <http://wmv.brokert.ru/material/elektronnoe-tamozhennoe-deklarirovanie-tovarov>.

³⁹Малышенко Ю.В. Таможенное декларирование и предварительное информирование в электронной форме: учебное пособие / Ю. В. Малышенко. - СПб.: Интермедия, 2013. - 232 с.

10.03.2006 № 192, но в чем конкретно оно выражается, не понятно⁴⁰;

- недостаточная техническая оснащенность таможенных органов (в работе случаются постоянные перебои);

- межведомственная несогласованность (налоговая служба требует предоставлять бумажные носители и не признает цифровую подпись, поэтому участники ВЭД не спешат переходить на новые технологии;

- предварительное информирование доступно только для автомобильного и железнодорожного транспорта (лица, перемещающие товары водным или авиационным транспортом, лишены возможности использовать процедуру предварительного информирования).

Формирование таможенно-логистического механизма по уплате таможенных платежей в России развивается также эволюционно. Этот механизм имеет целый ряд недостатков, что препятствует совершению таможенных операций с товарами в сроки, установленные законодателем.

1) Ведение лицевых счетов участников происходит в том ТО, которые осуществляет оформление, при этом затруднено получение обобщенной информации по начисленным и уплаченным таможенным платежам.

2) Затруднительное формирование учета таможенных платежей из-за того, что передача информации о первичных документах с уровня таможни, РТУ и ФТС осуществляется не в режиме реального времени.

В связи с этим возникает необходимость автоматизации процесса уплаты таможенных платежей. Целью автоматизации становится сокращение сроков доведения информации о поступлении денежных средств на счет ТО.

Меры в целях совершенствования механизма уплаты таможенных платежей:

⁴⁰Приказ ФТС РФ от 10.03.2006 № 192 «Об утверждении Концепции системы предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации».

1) Открытие единого лицевого счета (ЕЛС) и единой базы данных.

2) Упрощение механизма передачи информации о первичных документах, сохранив при этом достаточный уровень контроля за поступлением таможенных платежей.

Использование логистического подхода к управлению экспортно-импортными товарными потоками приобрело особую актуальность на современном этапе развития экономики. Это обусловлено интенсификацией и расширением внешнеэкономических связей государства, а также динамичным расширением горизонтальных связей между субъектами хозяйствования стран партнеров. Механизмы данного взаимодействия постоянно меняются и совершенствуются, что связано с постоянным научно-техническим прогрессом.

Таким образом, можно сказать, что таможенная логистика - это динамично развивающаяся отрасль логистики со своими особенностями и недостатками, на которые необходимо обращать внимание при ее совершенствовании.

Вывод по второй главе:

Механизмы управления потоком товаров, финансов и информации при непосредственном участии таможенных органов будут называться таможенной и логистикой.

Сейчас в системе внешней торговли России сформированы три основные формы таможенных и логистических механизмов: таможенная декларация, предварительная информация, уплата таможенных платежей.

Таможенно-логистический механизм управления информационными потоками в России стремительно эволюционировал и в настоящее время выражается в формах электронного декларирования и предварительной информации.

Использование этих форм позволяет снизить затраты на взаимодействие участников системы внешней торговли, а именно сократить временные, транспортные и финансовые издержки; повысить эффективность таможенного контроля; увеличить пропускную способность российских контрольно-пропускных пунктов на внешней границе Таможенного союза, в том числе за счет сокращения времени таможенных операций в пунктах прибытия; оптимизировать таможенный контроль, выбирая его объекты до фактического прибытия товаров и транспортных средств в пункт пропуска.

На сегодняшний день учет средств и контроль за получением таможенных платежей осуществляются теми таможенными органами, в сфере деятельности региона которых осуществлялись таможенные операции.

Механизм уплаты таможенных платежей предусматривает распределение функций по ведению личного счета и контроль за получением таможенных платежей в различных таможенных органах. В то же время можно осуществлять таможенные операции в разных таможенных органах с списанием таможенных платежей с единого лицевого счета участника внешнеэкономической деятельности. Для эффективного функционирования таможенного и логистического механизма для оплаты таможенных платежей необходимо обеспечить бесперебойное предоставление информационного взаимодействия между таможенными органами и юридическими лицами, которые несут ответственность за внесение на счет Федерального казначейства, и счет, указанный в международном Соглашении государств-членов Таможенного союза (ввозная таможенная пошлина) плата за пользование электронными терминалами, платежными терминалами и банкоматами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенная логистика возникает там и тогда, где и когда формируются глобальные логистические цепи внешнеторгового оборота, т.е. когда таможенные органы становятся звеньями подобных логистических цепей. По мере того как предметом логистики как науки и практики управления экономическими потоками становятся не только материальные потоки отдельно взятого предприятия, но и экономические потоки совокупности предприятий, региональные экономические потоки, а затем и потоки межгосударственного обмена, таможенная логистика становится востребованной хозяйственной практикой.

Логистизация таможенной деятельности, в конечном счете, сводится к созданию и обеспечению эффективного функционирования логистических систем. Становление таможенной логистики имеет целью рационализацию и оптимизацию потоков товаров и транспортных средств через таможенную границу для сокращения времени и затрат ресурсов в процессе таможенной переработки грузов.

В таможенном деле цели материально-технического обеспечения напрямую связаны с государственным регулированием внешнеторговой деятельности, то есть перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу. Таможенная логистика направлена на повышение эффективности таможенного администрирования и создание благоприятных условий для участников внешнеэкономической деятельности за счет повышения качества предоставляемых услуг.

В условиях формирования и развития логистической системы в России можно отметить, что логистический подход к реализации внешнеторговых операций не используется, поскольку реализованы только определенные логистические функции для снижения затрат в процессе перемещение товаров через таможенную границу.

До недавнего времени таможенные органы Российской Федерации в

качестве основной функции были сосредоточены на решении налоговых и правоохранительных задач. В то же время естественная эволюция развития таможенного дела, обусловленная влиянием таможенного регулирования на процессы международной интеграции национальной экономики в международное экономическое пространство, требует совершенствования технологий таможенного оформления и таможенного контроля. В качестве одного из наиболее важных показателей эффективности таможенной системы на первом месте стоит время, затрачиваемое на прохождение таможенных формальностей.

В конце концов, основным следствием задержек товаров на границе является увеличение их цен внутри страны, когда речь заходит о импортируемых товарах, и потеря транзитных потоков, если товары, поступающие в третьи страны, задерживаются. При применении одного и того же подхода к логистике, связанного с интеграцией всех логистических операций в управление экспортно-импортными потоками, создается значительный резерв общего снижения издержек.

Это станет возможным благодаря высокотехнологичному взаимодействию между бизнесом и государственными структурами, контролирующими внешнеэкономическую деятельность (прежде всего таможенные органы), и будет служить не только конечным пользователям, но и государственным интересам, станет реальным шагом в использовании выгодногеополитическое положение России.

Логистический подход к деятельности таможенных органов требует системной реализации следующих мероприятий:

- Создание современных таможенно-логистических центров;
- Совершенствование таможенного законодательства;
- Внедрение новейших информационно-технических средств обеспечения деятельности таможенных органов;
- Создание единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации для всех видов государственного

контроля за перемещением товаров через таможенную границу;

- Реформирование организационно-управленческой структуры таможенных органов, построенной по функциональному принципу.

1. Афонин П.Н., Сальников И.А. Информационное обеспечение в таможенных органах: Учебник. СПб.: Санкт-Петербургский филиал РТА, - 2016. - 286 с.
2. Власов А.В., Диденко О.В. Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики (на примере стран таможенного союза)// Учёные записки Российской Академии предпринимательства.2014. №40.С.122-130.
3. Власов А.В., Диденко О.В. Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики (на примере стран таможенного союза)//Учёные записки Российской Академии предпринимательства. - 2014. - №40. - С.122-130.
4. Влияние логистики на транспорт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://otherreferats.allbest.ru/transport/d00035759>
5. Всероссийский рекламно-информационный журнал «Транспортная империя»: Проблемы и перспективы логистики. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://www.ti-nn.ru/>
6. Вьюнов В. Н., Ноздрин Е. Е., Бочкова Т. В., Ананьева П. Д., Клименкова У. Р., Халаева И. В. Некоторые проблемы развития логистики в таможенном деле (на примере Таможенного Союза) // Молодой ученый. — 2016. — №21. — С. 331-335.
7. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних спец. учебных заведений.– 6-е издание; переработанное и дополненное. М: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко». -2013.–408 с.
8. Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга. Ростов н/Д: Экспертное бюро; М.: Гардарики, - 2014. – 377 с.
9. Журавская М.А. «Зеленая» логистика – стратегия успеха в развитии современного транспорта // Вестник УрГУПС. – Екатеринбург, 2015. – №1 (25). – С. 38–48.

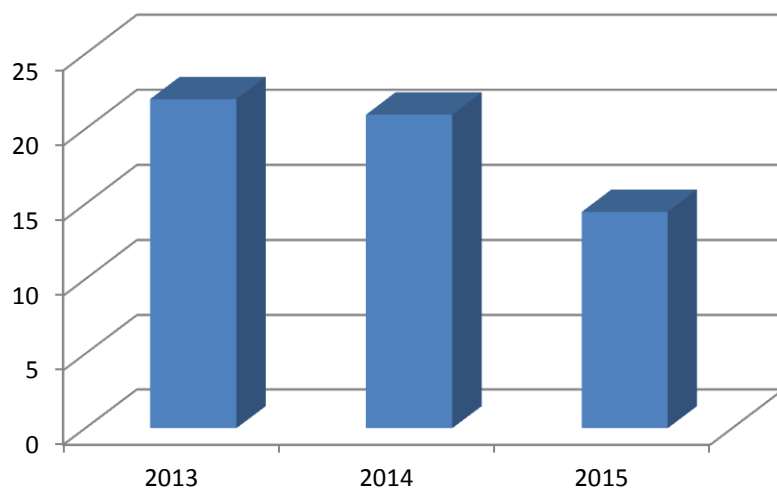
10. Журавская М.А. Контрейлерные перевозки как точка роста логистического бизнеса ОАО «Российские железные дороги» / М.А. Журавская, И.А. Макаренко // Транспорт Урала. – Екатеринбург, 2013. – №3 (38). – С. 74–79.
11. Журавская М.А. Перспективы развития мультимодальных пассажирских перевозок в России (на примере направления РФ – полуостров Крым) / М.А. Журавская, О.Ю. Морозова, Л.В. Гашкова // Международный научный институт «Educatio». – 2014. – №3–3. – С. 143–147
12. Карнаухов С.Б. Логистические системы в экономике России. – М.: Благовест-В, 2012. – 216 с
13. Киладзе А. Логистика в таможенном деле. Учеб. пособие/М.: Проспект, 2016. – 144 с.
14. Ковальчук О.В. Проблемы и перспективы развития системы таможенных услуг в Российской Федерации // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 6.
15. Крикавский Е.В. Логистика. Основы теории: Учебник. - Ростов .: Национальный университет "Ростовская политехника", Интеллект-Запад, 2014. - 416 с.
16. Куренков П.В., Забненков В.С. Проблемы взаимодействия субъектов транспортного рынка при осуществлении внешнеторговых перевозок // Журнал «Логистика сегодня», - 2016. - №2 (44). - С.104
17. Логистический оператор: Таможенная логистика. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://intrans.net/%D1%81ustoms-logistics>
18. Молчанова О.В. Таможенное дело: учебное пособие. - М.: Феникс, 2013. – 389 с.
19. Официальный сайт Федеральной таможенной службы РФ [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: www.customs.ru.

20. Питер-Карго комплексные логистические решения: Виды таможенных режимов. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://www.cargopiter.ru/p27/index.html>
21. Пономарева Ю.В. Логистика: Учебное пособие: Изд. 2-е., Перераб. и доп. - М.: Центр учебной литературы, 2015. - 328 с.
22. Самолаев Ю.Н. Основы таможенной логистики: Учебное пособие. - М.: Альфа-М: ИНФРА-М, - 2013. – 241 с.
23. Стаханов В.Н, Тамбовцев С.Н. Промышленная логистика: Учебное пособие. М: ПРИОР, 2015.
24. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика, М.: ПРИОР, 2014. – 216 с.
25. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика. М.: ПРИОР, 2001, –96с.
26. Стаханов Д.В., Стаханов В.Н. Таможенная логистика. М.: ПРИОР, 2013, –96с.
27. Стригин А. Остановка в Бурачках // Российская Бизнес-газета. - № 789 (7) - от 22 февраля 2015 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rg.ru>
28. Таможенный кодекс Таможенного союза в редакции от 16.04.2010- М.: АБАК, 2011.- ст. 215 ТК ТС, с. 141.
29. Тенденции развития логистики в ФРГ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.algosom.ru/article.php?id=1>
30. Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов / Под общей редакцией Л.Б. Миротина. М.: Изд-во «Экзамен», 2012.
31. Тухвар А. А. Проблемы и перспективы развития транспортной логистики в России [Текст] / А. А. Тухвар, А. А. Коноплева, М. А. Журавская // Экономическая наука сегодня: теория и практика : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 30 апр. 2016 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. — Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2016. — С. 151–154.

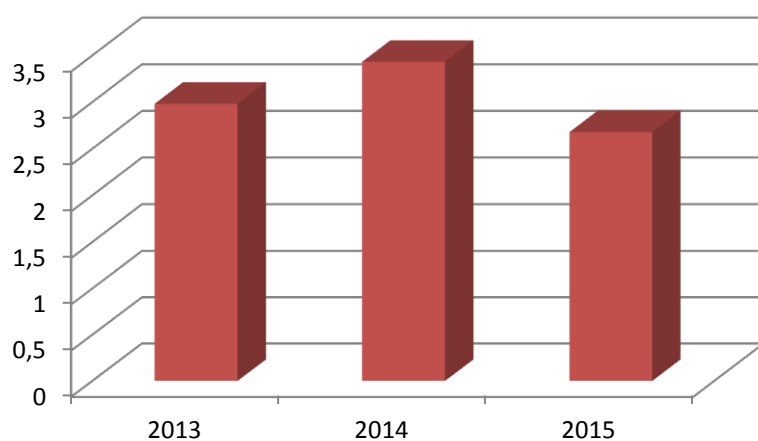
32. Федоренко Р. Проблемы становления таможенной логистики. Монография / LAP Lambert Academic Publishing. 2016. – 140 с.
33. Федоров Л.С. , Кравченко М.В. Информационная логистика: учебное пособие. - М.:КНОРУС, - 2013. – 243 с.
34. Фролова Л. В. Логистическое управление предприятием: теоретико-методологические аспекты: Моногр. / Л. В. Фролова; Донец. гос. ун-т экономики и торговли им. Туган-Барановского. - Донецк: ДонНУЭТ, 2014. - 261 с. - Библиогр .: с. 238-254
35. Худолеев А.О. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТАМОЖЕННОЙ ЛОГИСТИКИ // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXIX междунар. студ. науч.-практ. конф. № 2(39)
36. Худолеев А.О. Тенденции развития таможенной логистики // Научное сообщество студентов XXI столетия. экономические науки: сб. ст. по мат. XXXIX междунар. студ. науч.-практ. конф. № 2(39).
37. Шиндина Т.А., Степанов Е.А. Специфика таможенно-логистических механизмов в системе внешней торговли России//Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева.2015.№1.С.187-198.
38. Шиндина Т.А., Степанов Е.А. Специфика таможенно-логистических механизмов в системе внешней торговли России//Вестник Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева.2015.№1.С.187-198.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

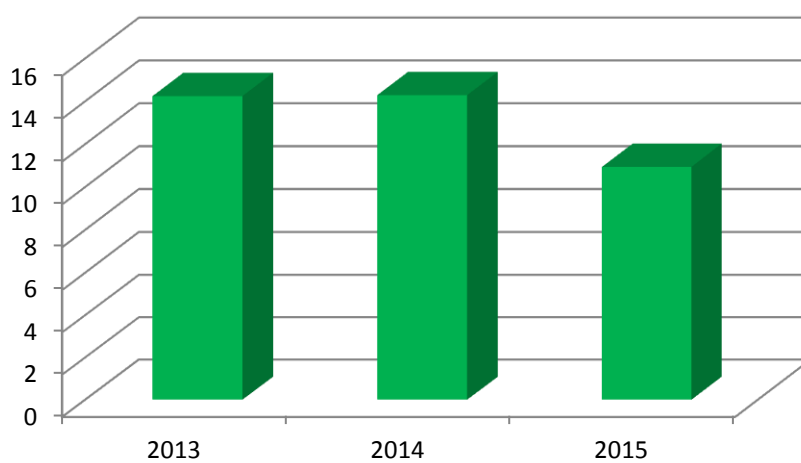
Динамика ввезенных товаров



Сведения по ввезенным товарам 84-85 группы ЕТН ВЭД ТС



Сведения по ввезенным товарам народного потребления



Сведения по ввезенным товарам (продукты питания)

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Процедура электронного декларирования

