

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(НИУ «БелГУ»)

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ
ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ
(НА ПРИМЕРЕ ООО «ЕВРАЗИЯ ТРАНС ТИМ РУС»)**

Дипломная работа
студента очной формы обучения, группы 05001253
специальности 38.05.02 Таможенное дело
Ледик Юлии Николаевны

Научный руководитель
кандидат экономических наук,
доцент Селюков М.В.

Рецензент
Генеральный директор
ООО «Евразия Транс ТимРус»
Швед В.И.

БЕЛГОРОД 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИКИ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ	8
1.1. Сущность и значение логистики в таможенном деле	8
1.2. Микроэкономический уровень функционального поля таможенной логистики	19
ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ (НА ПРИМЕРЕ ООО «ЕВРАЗИЯ ТРАНС ТИМ РУС»)	33
2.1. Исследование логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус»	33
2.2. Совершенствование логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу	46
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	60
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	65
ПРИЛОЖЕНИЯ	72

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Современная отечественная экономика характеризуется возрастающими темпами интеграционных процессов, подразумевающих повышение эффективности хозяйственной деятельности российских компаний и наиболее оптимальное использование имеющихся производственных мощностей.

В условиях открытого рынка и ужесточения экономического соперничества ключевое значение приобретает задача усиления конкурентных позиций за счет снижения себестоимости продукции, оптимизации финансов и использования информационных технологии. Пристальное внимание должно быть обращено на материальные, финансовые и информационные потоки предприятий. Опыт работы высокоэффективных западных компаний доказывает, что благодаря концептуально новым методам управления потоками можно добиться значительной экономии материальных затрат. Транспорт, обладая колоссальным стратегическим ресурсом, выполняет базовую функцию в потоковых процессах.

В настоящее время по мнению В.И. Сергеева: «логистика в России развивается крайне медленно и среди барьеров, которые тормозят ее развитие, можно выделить следующие: – недостаток инвестиций; – отсталая, морально и физически изношенная инфраструктура; – недостаточная квалификация персонала; – недостаточный уровень нормативно-правовой базы; – отсутствие достоверной статистической отчетности»¹.

Необходимо отметить, что таможенная логистика является новейшим прикладным направлением логистики, которое соединяет две различные, но и взаимосвязанные сферы – логистическую и таможенную деятельность. Логистическая деятельность определяет принципы интегрированного

¹ Сергеев В. И. Проблемы и задачи логистики в России, мнение эксперта // Информационно-аналитическое сетевое издание ПРОВЭД. URL: <http://провэд.рф> (дата обращения: 28.01.2018).

управления внешнеторговым процессом в мировой торговле. Таможенная логистика своим объектно-предметным полем имеет внешнеторговые (товарные, информационные, финансовые, сервисные) потоки во время перемещения грузов через таможенную границу и вовлечение их в экономический оборот.

В таможенном деле цели логистики непосредственно связаны с государственным регулированием внешнеторговой деятельности, т.е. перемещением товаров через таможенную границу. Таможенная логистика направлена на повышение эффективности таможенного администрирования и создания благоприятных условий для участников ВЭД за счет повышения качества предоставляемых услуг. В результате будут обеспечены всемирное развитие торговли, ускорение товарооборота и своевременное, полное наполнение доходной части федерального бюджета РФ. Данные обстоятельства объясняют актуальность рассматриваемой темы дипломного исследования.

Степень изученности темы дипломного исследования. В процессе исследования особый интерес представляют труды ученых, рассматривающих проблемы совершенствования логистической деятельности в процессе перемещения товаров через таможенную границу, а именно: П.Д. Ананьевой, Т.В. Бочковой, В.Н. Вьюнова, А.Б. Киладзе, У.Р. Клименковой, В.Д. Мороз, Б.Л. Скрынченко, Е.А. Тереховой, И.В. Халаевой и др.².

Важное значение для написания настоящей работы имели труды ученых, посвященных совершенствованию логистической деятельности

²Вьюнов 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(125); Киладзе А.Б. Логистика в таможенном деле // Все о логистике. 2016. № 2; Скрынченко Б.Л., Мороз В.Д. Повышение экономической эффективности транспортной логистики в таможенном деле в соответствии с требуемыми условиями и задачами транспортировки // Образование и право. 2017. №9; Терехова Е.А. Таможенная логистика как актуальное направление развития экономики таможенного дела // Научная перспектива. 2011. №9.

участников внешнеэкономической деятельности, а именно: П.И. Казанцевой, Е.В. Касьяновой, И.В. Полухина, И.Ю. Сольской, Р.В. Федоренко и др.³.

Однако, несмотря на труды выше названных авторов, исследования проблем логистической деятельности в таможенном деле остаются важнейшим направлением совершенствования деятельности таможенных органов и требуют дальнейшего изучения.

Проблема исследования обусловлена противоречием между необходимостью совершенствования логистики в процессе перемещения товаров через таможенную границу недостаточной разработанностью практических рекомендаций по оптимизации данного процесса на уровне участников ВЭД.

Объектом исследования является логистика в таможенном деле.

Предметом исследования выступают особенности логистической деятельности в процессе перемещения товаров через таможенную границу.

Целью дипломной работы является разработка рекомендаций по совершенствованию логистической деятельности организации в процессе перемещения товаров через таможенную границу (на примере ООО «Евразия Транс Тим Рус»).

Для достижения поставленной цели необходимо решить соответствующие задачи:

- рассмотреть сущность и значение логистики в таможенном деле;
- описать нормативно-правовые основы перемещения товаров через таможенную границу;

³ Казанцева П.И. Сущность логистической организации таможенного дела // Логистические системы в глобальной экономике. 2017. №7; Полухин И.В. Особенности взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. №12; Сольская И.Ю., Касьянова Е.В. Разработка методологических основ принятия решений по регулированию налога на добавленную стоимость в условиях формирования единого евразийского пространства // Современные технологии. 2015. №4; Федоренко Р.В. Организация эффективной работы участников внешнеэкономической деятельности в рамках таможенно-логистической системы // Научно-методический электронный журнал Концепт. 2013. №3.

- исследовать результаты логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус»;

- разработать направления по совершенствованию логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу.

В качестве **теоретико-методологической основы дипломного исследования** выступают логистические аспекты перемещения товаров через таможенную границу, изложенных в трудах А.А. Арского, Ю.Ю. Глушаковой⁴.

Особое место занимают итоговые доклады, отчеты практических работников – руководителей (заместителей) таможенных органов Российской Федерации, результаты логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в 2015-2017 гг.

В качестве методологической основы дипломной работы использовались формальный, содержательный, качественный и количественный научные подходы.

Важную роль в процессе написания дипломной работы играют такие **методы**, как анализа и синтеза, сравнения и сопоставления, графический, экономико-статистический, экономико-статистический методы, методы анализа рядов динамики и другие.

Эмпирической базой исследования послужили: ТК ЕАЭС, федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации, приказы и распоряжения ФТС России, Центрального таможенного управления (ЦТУ), организационные документы и бухгалтерская отчетность исследуемого хозяйствующего субъекта – ООО «Евразия Транс Тим Рус»⁵.

⁴ Арский А.А. Механизм взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний: автореферат. М., 2011; Глушакова Ю.О. Макроэкономические условия формирования логистических систем интеграционных союзов. М., 2016.

⁵ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство»; О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г.

Научно-практическая значимость исследования заключается в том, что результаты дипломного исследования конкретизируют общетеоретические представления о логистике в процессе перемещения товаров через таможенную границу, способствуют развитию логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус».

Структура дипломной работы обуславливается поставленной целью и задачами исследования. Дипломная работа состоит из введения; двух глав; заключения; списка источников и литературы; приложений.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЛОГИСТИКИ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ

1.1. Сущность и значение логистики в таможенном деле

В настоящее время «логистика - одна из важнейших тем в условиях становления рыночной экономики. Фактор логистики усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда. Сам процесс производства заканчивается именно в тот момент, когда товар доставлен потребителю. Для рационального размещения производства этот фактор нужно обязательно учитывать. Логистика играет большую роль в освоении территорий»⁶.

№ 311-ФЗ (ред. от 29.07.2017)// Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252; О службе в таможенных органах Российской Федерации : федер. закон от 21 июля 1997 г. № 114-ФЗ (ред. от 01.07.2017) // Российская газета. – 2008. – 27 июля; О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 № 2575-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 2. – Ст. 109; Об утверждении Общего положения о региональном таможенном управлении и Общего положения о таможне : Приказ ФТС России от 04 сентября 2014 г. № 1700 // Российская газета. – 2015. – 14 января.

⁶ Чернышов М.А. Таможенная логистика как направление логистических проектов БРИКС// Национальная ассоциация ученых.2017.№3. С. 31.

Поскольку логистические потоки в обе стороны пересекают границы государств при осуществлении международных и внешнеэкономических отношений, обмена, то таможенные службы являются неотъемлемой частью, основным элементом, звеном международной, трансграничной логистики, которое непосредственно принимает участие в эволюции цепей поставок международной логистики⁷. В этом отношении повышается значимость вопросов, связанных с таможенной логистикой.

Как показывает мировая практика, при невозможности сокращения издержек в процессе производства и продажи необходимо обращать внимание на тот путь, который проходят логистические потоки: материальный, финансовый, информационный, сервисный и в первую очередь с какими параметрами, характеристиками и показателями проходит материальный поток, начиная с добычи, перемещения сырья и полуфабрикатов до реализации конечных материально-технических ценностей и благ. При этом важно, как движение товаров до поступления к производителю, так и в пределах его деятельности, а также между производителем и торговыми предприятиями, а при необходимости и доведение товара непосредственно до конечного потребителя⁸.

Следует отметить, что сейчас радикальным и действенным инструментом, позволяющим снизить издержки по всей цепочке материального потока, является логистика, в том числе и таможенная. Современная таможенная логистика превратилась именно в такой инструмент услуг в сфере внешнеэкономических и внешнеэкономических отношений. Принцип довольно прост – международный перевозчик начинает думать не столько о том, как бы ему заработать, но и о том, как сэкономить деньги своих заказчиков. К этому его побуждает все возрастающая конкуренция.

⁷ Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике // Логистика. Проблемы и решения. 2013. №2. С. 101.

⁸ Кузьмина К.А. Таможенная логистика в международных отношениях пространств и границ // Актуальные направления научных исследований: перспективы развития сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 386.

Только настоящие, хорошо организованные профессиональные специалисты способны обеспечить такое следование таможенного товарного груза от производителя до потребителя, чтобы при минимальных затратах на перевозку обеспечить максимальный грузооборот в оптимальные сроки. Вопросы, которые здесь требуется решить, довольно просты, но очень важны: каким образом сберечь расходы на транспортном коридоре, каким образом меньше потратить на декларирование товара на таможне, как избежать перегрузки или простоя транспорта в таможенной зоне – только решив все это, можно предельно быстро довести товарный продукт до конечного заказчика ⁹. Именно эти вопросы объясняют потребность хозяйствующего субъекта – участника ВЭД в услугах по таможенной логистике.

Более того, «активная интеграция мировой экономики и глобализация бизнеса способствовали созданию международных логистических систем. Интеграционная ликвидация традиционных национальных, таможенных и других барьеров, произошедшая, например, в странах Евросоюза, сделала возможным свободное перемещение товаров, услуг и рабочей силы через границы и в то же время повысила роль международной логистической координации. В рамках международных соглашений были разработаны и предприняты меры, упрощающие, минимизирующие, а в ряде случаев и устраняющие факторы, тормозящие прохождение товаропотоков, например, такие, как: различия в национальных стандартах на продукцию, чрезмерно разросшийся объем документации по международным операциям с товарами и соответствующим финансовым расчетам, импортные квоты и экспортные ограничения, весьма жесткие требования к упаковке и грузам, разнообразие технических параметров транспортных средств и путей сообщения и т.д. Одновременно создавались международные распределительные центры, менялись схемы размещения складов, происходила концентрация

⁹ Полухин И.В. Особенности взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. №12. С. 111.

перегрузочно-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы и создания единого рынка. В результате были созданы предпосылки формирования оптимально организованной системы взаимодействия всех участников внешнеэкономической (внешнеторговой) деятельности в процессе таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств для достижения максимально возможного полезного эффекта»¹⁰.

В настоящее время можно выделить свыше 30 различных определений понятия «логистика». «Существующий разброс мнений в современной трактовке логистики достаточно широк: от практического (с позиции бизнеса) изложения ее сущности как интегрального инструмента менеджмента, используемого для управления материальными и/или сервисными потоками, до нового научного направления, основной целью которого является сквозная организационно-аналитическая оптимизация экономических потоков»¹¹.

Необходимо отметить, что по определению, вошедшему в словари и справочники, «логистика представляет собой науку о контроле, планировании и управлении процессами транспортировки, складирования и другими операциями, материальными и нематериальными. Все это происходит в процессе доставки полуфабрикатов и сырья до предприятия-производителя, переработки их в заводских условиях с получением готовой продукции и доставки этой продукции потребителю»¹². При этом учитываются требования и интересы конечного потребителя. К логистике также относятся различные операции с информацией – ее хранение, передача и обработка.

¹⁰Мурзабекова К.А., Баратова Ф. Роль таможенной логистики в системе международного товародвижения // Инновационные технологии на транспорте: образование, наука, практика. 2017. №11. С. 339.

¹¹Парфёнов А.В., Шаповалова И.М. [Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике](#). СПб, 2016. С. 71.

¹² Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики. Владивосток, 2013. С. 32.

В соответствии с одним из научных определений «логистика – это управление материальными и информационными потоками в процессе товародвижения. В зависимости от функциональной направленности деятельности существует несколько направлений логистики – транспортная, сбытовая, закупочная, складская и производственная»¹³.

Специфические особенности использования логистического инструментария в таможенном деле раскрывает современная трактовка логистики, основанная на двуедином подходе к определению ее содержательной основы. В сфере экономики логистика может рассматриваться двояко: с одной стороны, как совокупность средств и методов рациональной организации материалодвижения в предпринимательской деятельности; с другой стороны, как методология управления потоковыми процессами в сложных хозяйственных системах¹⁴.

В первом аспекте «сущность логистики характеризует интеграция таких направлений в предпринимательской деятельности, как транспортировка и доставка материальных ресурсов, их складирование и складская переработка, хранение и управление запасами товарно-материальных ценностей, информационное и финансовое обслуживание материальных потоков. При этом в качестве основной цели использования логистического инструментария устанавливается доставка необходимых товаров, в требуемом количестве и ассортименте, по согласованной цене, в нужное время и место по оптимальным маршрутам и с минимальными затратами, а средством ее достижения – оптимизация (рациональная организация) движения материального потока, и сопутствующих ему информационного и финансового потоков»¹⁵.

¹³ Чернышов М.А. Таможенная логистика как направление логистических проектов БРИКС // Национальная ассоциация ученых.2017.№3. С. 33.

¹⁴ Парфёнов А.В., Шаповалова И.М. Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике. СПб, 2016. С. 75.

¹⁵ Сергеев В. И. Проблемы и задачи логистики в России, мнение эксперта // Информационно-аналитическое сетевое издание ПРОВЭД. URL: <http://провэд.рф> (дата обращения: 28.01.2017).

Во втором аспекте «логистика рассматривается как методология процесса сквозной организационно-аналитической оптимизации сложных целенаправленных систем, в качестве которых представляют любые экономические, производственно-коммерческие, торгово-закупочные и иные потоково-процессные хозяйственные системы. Другими словами, логистика как методология управления потоковыми процессами в экономике используется, прежде всего, для оптимизации функционирования сложных хозяйственных систем»¹⁶.

К числу указанных систем можно, безусловно, отнести и таможенную систему, которая в глоссарии терминов по упрощению процедур торговли, разработанном Европейской экономической комиссией ООН совместно с Секретариатом Комиссии Таможенного союза, характеризуется как «подсистема государственного регулирования внешнеэкономической деятельности путем контроля импорта – экспорта товаров, пересекающих границу страны»¹⁷.

При этом таможенные системы могут формироваться и функционировать как в пределах таможенной территории одной страны, так и в пределах единой таможенной территории межгосударственных интеграционных структур (например, таможенного союза, единого экономического пространства, экономического и валютного союза).

Учитывая все вышеизложенное, таможенная логистика может рассматриваться, с одной стороны, как совокупность средств и методов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для оптимизации (рациональной организации) товародвижения через таможенные границы сопредельных государств; с другой стороны, как методология управления потоковыми процессами в таможенных системах

¹⁶ Казанцева П.И. Сущность логистической организации таможенного дела // Логистические системы в глобальной экономике. 2017. №7. С. 81.

¹⁷ Парфёнов А.В., Шаповалова И.М. Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике. СПб, 2016. С. 76.

различных типов (или методология управления внешнеторговыми потоковыми процессами).

В сущности, логистика в таможенном деле преследует аналогичные задачи, что логистика в целом, но связана исключительно с информацией: какой путь решения самый верный и не нарушает существующие законодательства, где можно решить вопрос оказания требуемых таможенных услуг с определенной экономией. Таможня в логистике представляет собой раздел, обеспечивающий доставку грузов между странами и направленный, в том числе, на оптимизацию сбалансированной внешнеэкономической деятельности.

Основной целью применения инструментария таможенной логистики является минимизация временных и финансовых затрат при прохождении товарными потоками таможенных границ сопредельных государств и выполнении отдельных таможенных операций¹⁸.

Необходимость использования инструментария таможенной логистики обуславливается значительными и все более возрастающими объемами экспортных и импортных товарных потоков, глобализацией предпринимательских процессов, объективной потребностью интеграции экономики России в мировую экономическую систему и ее вступлением во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Таким образом, специалист по логистике занимается управлением материальными потоками и сопровождающими (информационными, финансовыми, сервисными), занимаясь выполнением либо отдельных логистических операций, либо их совокупности. Результатом становится максимально эффективное перемещение конкретного материального потока в заданном интервале времени от позиции исходной до конечной, обычно к конечному потребителю или к месту промежуточного хранения.

¹⁸ Федоренко Р.В. Организация эффективной работы участников внешнеэкономической деятельности в рамках таможенно-логистической системы // Научно-методический электронный журнал Концепт. 2013. №3. С. 21.

Следовательно, международный перевозчик в ходе своей деятельности практически связан с осуществлением обширного перечня информационно-справочных и сервисных услуг, в который входят юридическая и страховая поддержка, организация услуг транспортно-экспедиторского характера, предварительные решения идентификации грузов для прохождения таможни, прохождение таможенных формальностей, организацией терминальной обработки грузов. Приходится также заниматься координацией действий различных логистических посредников и увязывать после таможенного оформления конечную стоимость товара с принятой заказчиком корпоративной стратегией¹⁹.

С точки зрения экспортеров и импортеров использование инструментария таможенной логистики должно привести не только к упрощению таможенного администрирования (что, также, немаловажно для участников внешнеэкономической деятельности), но и к минимизации их финансовых затрат, связанных с таможенным декларированием товаров²⁰.

Следовательно, применение таможенной логистики как методологии управления внешнеторговыми потоковыми процессами позволяет не только защитить государственные интересы в сфере международного товарообмена, но и согласовать их с интересами отдельных участников внешнеэкономической деятельности и интересами домашних хозяйств, являющихся конечными потребителями импортируемых и/или экспортируемых товаров.

Потребность в согласовании экономических интересов всех субъектов внешнеэкономической деятельности обуславливает необходимость использования оптимального (иногда, достаточно длительного) временного режима таможенного декларирования товаров (именуемого в литературе по

¹⁹ Кузьмина К.А. Таможенная логистика в международных отношениях пространств и границ // Актуальные направления научных исследований: перспективы развития сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 388.

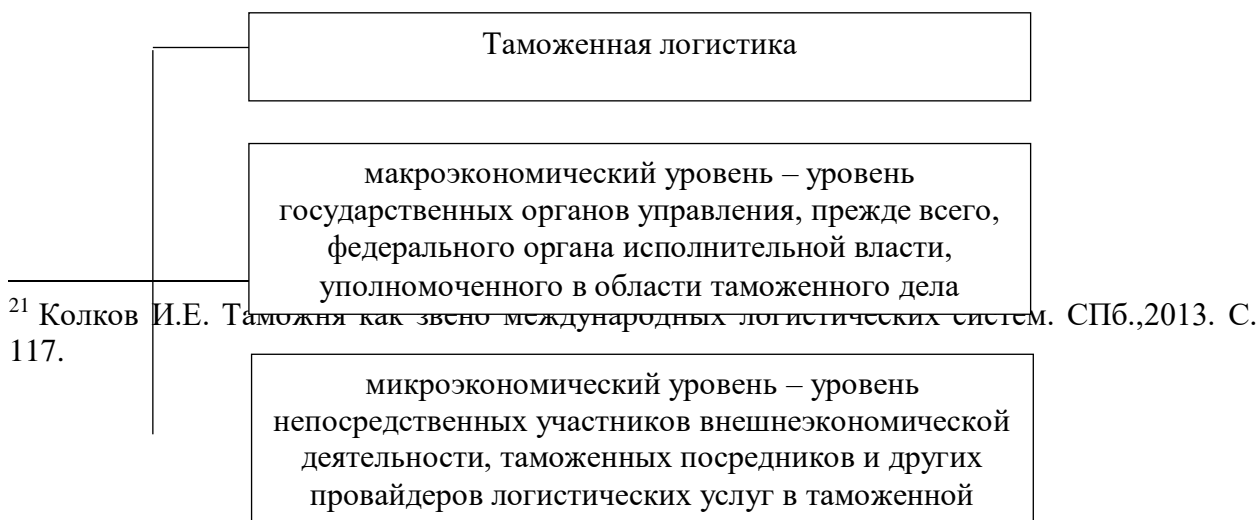
²⁰ Кузьмина К.А. Таможенная логистика в международных отношениях пространств и границ // Актуальные направления научных исследований: перспективы развития сборник материалов международной научно-практической конференции. 2017. С. 388.

логистике таможенной переработкой грузов). Поскольку, «задержки в продвижении товаров приводят как государство, так и участников ВЭД к взаимным финансовым потерям, а ускорение за счет вынужденного сокращения времени некоторых контрольных функций приводит к ущербу еще большему, нежели финансовые потери»²¹.

Необходимо подчеркнуть, что использование инструментария логистики в таможенном деле в отличие от сугубо коммерческих направлений деятельности должно иметь, так называемый, добровольно-принудительный характер. Добровольность достигается в результате потенциальной возможности для реализации и согласования экономических интересов всех субъектов внешнеэкономической деятельности, а принудительность – необходимостью выбора и соблюдения таможенных процедур и выполнения таможенных операций, предусмотренных соответствующими нормативно-правовыми актами.

Функциональное поле таможенной логистики охватывает два уровня управления внешнеторговыми потоковыми процессами (рис. 1):

- макроэкономический уровень – уровень государственных органов управления, прежде всего, федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области таможенного дела;
- микроэкономический уровень – уровень непосредственных участников внешнеэкономической деятельности, таможенных посредников и других провайдеров логистических услуг в таможенной сфере.



²¹ Колков И.Е. Таможня как звено международных логистических систем. СПб., 2013. С. 117.

Рис. 1. Функциональное поле таможенной логистики

На макроэкономическом уровне государство, интересы которого представляют таможенные и другие органы государственного управления внешнеторговыми потоковыми процессами, должно реализовать следующие основные функции:

- сформировать необходимую для использования технологий таможенной логистики нормативно-правовую базу;
- создать адекватную потребностям отечественной экономики таможенную и околотаможенную инфраструктуру;
- перейти от тотального таможенного контроля над внешнеторговыми товарными потоками к управлению рисками в таможенной сфере, под которыми на макроэкономическом уровне понимается вероятность несоблюдения таможенного законодательства.

По мнению, А.В. Парфёнова «только при условии последовательной реализации государством всех вышеперечисленных функций, участники внешнеэкономической деятельности, таможенные посредники и другие провайдеры логистических услуг в таможенной сфере получают потенциальную возможность для применения технологий таможенной логистики»²².

Таким образом, исходя из вышеописанного следует выделить, что в условиях становления и развития рыночной экономики именно фактор логистики усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда. Вследствие того, что

²² Парфёнов А.В., Шаповалова И.М. Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике. СПб, 2016. С. 83.

логистические потоки в обе стороны пересекают границы государств при осуществлении международных и внешнеторговых отношений, обмена, таможенные службы являются неотъемлемой частью, основным элементом, звеном международной, трансграничной логистики, которое непосредственно принимает участие в эволюции цепей поставок международной логистики.

1.2. Микроэкономический уровень функционального поля таможенной логистики

В настоящее время микроэкономический уровень функционального поля таможенной логистики характеризует, как выше нами уже было отмечено, уровень непосредственных участников внешнеэкономической деятельности, таможенных посредников и других провайдеров логистических услуг в таможенной сфере.

Необходимо отметить, что из общей совокупности инфраструктурных подразделений, создаваемых и функционирующих в таможенной сфере, особое место в контексте развития таможенной логистики занимают специализированные посреднические организации, именуемые в экономической литературе таможенными посредниками.

В соответствии с действующим таможенным законодательством к числу таможенных посредников можно отнести: таможенных представителей, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, свободных складов, таможенных перевозчиков, уполномоченных экономических операторов. Порядок их создания и функционирования регламентируется Таможенным кодексом ЕАЭС²³, Федеральным законом от 27.11.2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном

²³ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство» (дата обращения: 1.03.2018).

регулировании в Российской Федерации»²⁴ и контролируется таможенными органами.

Кроме того, в качестве специализированных посредников в таможенной сфере можно рассматривать банки и иные кредитные организации, страховые организации и перевозчиков. Как правило, оказание тех или иных видов таможенных услуг (обеспечение уплаты и/или уплата таможенных платежей, страхование рисков в таможенной сфере и др.) не считается для них основным видом коммерческой деятельности и осуществляется в целях диверсификации источников дохода.

В Приложении 1 представлена таможенно-логистическая инфраструктура.

«Относительно новым типом таможенных посредников являются координаторы специализированных платежных систем – ООО «Таможенная карта» и ООО «Мультисервисная платежная система». Участие в подобных системах околотаможенной инфраструктуры позволяет субъектам внешнеэкономической деятельности производить безналичную оплату всех видов таможенных платежей в таможенном органе назначения непосредственно в момент таможенного декларирования товаров. При этом уплата каких-либо иных платежей блокируется, что исключает возможность нецелевого использования денежных средств»²⁵.

Эволюцию механизма регулирования деятельности таможенных посредников рассмотрим в-первую очередь на примере таможенных представителей, именуемых на начальном этапе становления и развития таможенного дела в постсоветской России таможенными брокерами.

Основной целью введения института таможенных брокеров, как в России, так и за рубежом, является формирование класса специализированных посредников в таможенной сфере, имеющих высокую

²⁴ О таможенном регулировании в Российской Федерации :федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

²⁵ Парфёнов А.В., Шаповалова И.М. Эволюция таможенного дела в России: от таможенного администрирования к таможенной логистике. СПб, 2016. С. 80.

профессиональную подготовку и гарантирующих таможенным органам своевременное и полное выполнение всех требований процедур таможенного декларирования, включая уплату таможенных платежей.

В настоящее время, в соответствии с ТК ЕАЭС: «таможенный представитель совершает от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц таможенные операции на территории государства-члена, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей, в соответствии с международными договорами и актами в сфере таможенного регулирования. Отношения таможенного представителя с декларантами или иными заинтересованными лицами строятся на договорной основе.

Законодательством государств-членов могут устанавливаться квалификационные требования к работникам таможенных представителей, непосредственно совершающим таможенные операции, и условия выдачи таким лицам документа, подтверждающего их соответствие таким квалификационным требованиям. При совершении таможенных операций для таможенного представителя не должны устанавливаться менее благоприятные условия или предъявляться более жесткие требования, чем те, которые представлены в ТК ЕАЭС»²⁶.

Говоря о правах и обязанностях таможенного представителя в контексте развития таможенной логистики, следует отметить, что «при совершении таможенных операций таможенный представитель обладает теми же правами, что и лицо, которое уполномочивает его представлять свои интересы во взаимоотношениях с таможенными органами. При осуществлении своей деятельности таможенный представитель вправе требовать от представляемого им лица документы и сведения, необходимые для совершения таможенных операций, в том числе содержащие информацию, составляющую коммерческую, банковскую и иную

²⁶ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

охраняемую законом тайну, либо другую конфиденциальную информацию, и получать такие документы и сведения в сроки, обеспечивающие соблюдение установленных требований»²⁷.

Законодательством государств-членов может устанавливаться право таможенного представителя ограничить сферу своей деятельности совершением таможенных операций в отношении отдельных категорий товаров, совершением отдельных таможенных операций или совершением таможенных операций в отдельном регионе деятельности²⁸.

Также запрещается предоставление исключительных (эксклюзивных) прав и иных преимуществ, носящих индивидуальный характер, отдельным таможенным представителям.

На сегодняшний день таможенный представитель как лицо оказывающее посреднические услуги в сфере таможенного дела «обязан:

- 1) соблюдать условия включения в реестр таможенных представителей;
- 2) представлять в таможенные органы отчетность с использованием информационных технологий в соответствии с законодательством государств-членов;
- 3) не разглашать, не использовать им и (или) его работниками в собственных целях и не передавать иным лицам полученную от представляемых им лиц информацию, составляющую государственную, коммерческую, банковскую и иную охраняемую законом тайну (секреты), а также другую конфиденциальную информацию, за исключением случаев, установленных законодательством государств-членов;
- 4) исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин не позднее

²⁷ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

²⁸ О таможенном регулировании в Российской Федерации :федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

последнего дня срока, указанного в уведомлении, направленном таможенным органом;

5) информировать таможенный орган, включивший его в реестр таможенных представителей, об изменении сведений, заявленных им при включении в реестр таможенных представителей, и представлять документы, подтверждающие такие изменения, в течение 5 рабочих дней со дня изменения таких сведений или со дня, когда ему стало известно об их изменении;

б) соблюдать иные обязанности, установленные настоящим ТК ЕАЭС и (или) устанавливаемые законодательством государств-членов о таможенном регулировании»²⁹.

В обязанности таможенного представителя не входит соблюдение условий использования товаров в соответствии с таможенными процедурами и иных обязанностей, которые в соответствии с международными договорами и актами в сфере таможенного регулирования возлагаются только на представляемых им лиц. В случае совершения таможенных операций таможенным представителем от имени декларанта таможенный представитель несет с таким декларантом солидарную обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин в полном размере подлежащей исполнению обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин.

При наступлении предусмотренных в соответствии с ТК ЕАЭС обстоятельств, при которых обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин подлежит исполнению, такая обязанность исполняется таможенным представителем солидарно с представляемым им лицом, за исключением случаев, когда исполнение такой обязанности связано:

²⁹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

1) с несоблюдением условий использования товаров в соответствии с таможенной процедурой, под которую помещены товары;

2) с изменением сроков уплаты таможенных пошлин, налогов в соответствии с [главой 8](#) настоящего Кодекса;

3) с совершением действий в нарушение целей и условий предоставления льгот по уплате таможенных пошлин, налогов и (или) ограничений по пользованию и (или) распоряжению товарами в связи с применением таких льгот.

Следует особо подчеркнуть, что обязанности таможенного представителя перед таможенными органами не могут быть ограничены договором с представляемым лицом. Обязанности являются одинаковыми для всех таможенных представителей.

Особое место в контексте развития таможенной логистики занимают таможенные перевозчики как участники ВЭД, который осуществляет перевозку (транспортировку) по таможенной территории Союза товаров, находящихся под таможенным контролем.

Статус таможенного перевозчика подтверждается документом, форма которого определяется Комиссией. Указанный документ выдается таможенным органом, включившим юридическое лицо в реестр таможенных перевозчиков³⁰

«При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита статус таможенного перевозчика может подтверждаться без представления документа, если сведения о таком документе могут быть получены таможенным органом из информационных систем таможенных органов в соответствии с ТК ЕАЭС»³¹.

В соответствии ТК ЕАЭС «таможенный перевозчик обязан:

³⁰ О формах таможенных документов: Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 № 260 (ред. от 11.07.2017) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

³¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

- соблюдать условия включения в реестр таможенных перевозчиков;
- соблюдать при перевозке товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита условия и выполнять требования, установленные ТК ЕАЭС;
- вести учет товаров, перевозимых (транспортируемых) в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представлять таможенным органам отчетность о перевозке (транспортировке) таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, в соответствии с законодательством государств-членов;
- не разглашать, не использовать в собственных целях и не передавать иным лицам полученную от отправителя товаров, их получателя или экспедитора информацию, составляющую государственную, коммерческую, банковскую и иную охраняемую законом тайну (секреты), а также другую конфиденциальную информацию, за исключением случаев, установленных законодательством государств-членов;
- исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, не позднее последнего дня срока, указанного в уведомлении, направленном таможенным органом;
- информировать таможенный орган, включивший его в реестр таможенных перевозчиков, об изменении сведений, заявленных им при включении в реестр таможенных перевозчиков, и представлять документы, подтверждающие такие изменения, в течение 5 рабочих дней со дня изменения таких сведений или со дня, когда ему стало известно об их изменении»³².

Также числу участников ВЭД относят владельцев склада временного хранения, осуществляющих хранение на складе временного хранения

³² Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

товаров, находящихся под таможенным контролем, в случаях и на условиях, которые установлены ТК ЕАЭС.

«Складами временного хранения являются специально определенные и обустроенные сооружения, помещения (части помещений) и (или) открытые площадки, предназначенные для временного хранения товаров. Склад временного хранения считается учрежденным со дня, следующего за днем включения лица государства-члена в реестр владельцев складов временного хранения.

Требования к расположению, обустройству и оборудованию сооружений, помещений (частей помещений) и (или) открытых площадок, предназначенных для использования или используемых в качестве склада временного хранения, а также порядок их учреждения и функционирования устанавливаются законодательством государств-членов»³³.

Владелец таможенного склада осуществляет хранение на таможенном складе товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада, либо иных товаров в случаях и на условиях, которые установлены ТК ЕАЭС.

«Таможенными складами являются специально определенные и обустроенные сооружения, помещения (части помещений) и (или) открытые площадки, предназначенные для хранения товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного склада. Если это установлено законодательством государств-членов, на таможенном складе допускается хранение товаров Союза, помещенных под таможенную процедуру экспорта, или иных товаров в случаях и порядке, устанавливаемых таким законодательством»³⁴.

Таможенный склад считается учрежденным со дня, следующего за днем включения лица государства-члена в реестр владельцев таможенных

³³ Там же.

³⁴ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

складов. Функционирование таможенного склада прекращается со дня, следующего за днем исключения владельца таможенного склада из реестра владельцев таможенных складов.

Таможенные склады могут быть открытого или закрытого типа. Таможенные склады являются складами открытого типа, если они доступны для хранения любых товаров и использования любыми лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров. Таможенные склады являются складами закрытого типа, если они предназначены для хранения товаров владельца этого таможенного склада³⁵.

Законодательством государств-членов могут определяться отдельные категории товаров, которые допускается хранить на таможенных складах закрытого типа.

Требования к расположению, обустройству и оборудованию сооружений, помещений (частей помещений) и (или) открытых площадок, предназначенных для использования или используемых в качестве таможенного склада, а также порядок их учреждения и функционирования устанавливаются законодательством государств-членов.

Также среди организаций, оказывающих посреднические услуги в сфере ВЭД выделяют в настоящее время владельца свободного склада осуществляющего размещение и использование на свободном складе товаров, помещенных под таможенную процедуру свободного склада, в соответствии с ТК ЕАЭС.

На территории свободного склада может осуществляться предпринимательская и иная деятельность в соответствии с законодательством государств-членов. Законодательством государства-члена может устанавливаться запрет на осуществление отдельных видов деятельности на территориях свободных складов, созданных в этом государстве-члене.

³⁵ О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

«Свободными складами являются здания (части зданий), комплекс зданий, обустроенные и оборудованные территории и (или) открытые площадки, которые находятся под охраной либо имеют режим контроля доступа физических лиц и в пределах которых в соответствии с настоящим Кодексом могут размещаться и использоваться товары, помещенные под таможенную процедуру свободного склада, а также иные товары в соответствии с настоящим Кодексом (далее в настоящей главе - сооружения, помещения (части помещений) и (или) открытые площадки)»³⁶.

Свободный склад считается учрежденным со дня, следующего за днем включения лица государства-члена в реестр владельцев свободных складов. Функционирование свободного склада прекращается со дня, следующего за днем исключения владельца свободного склада из реестра владельцев свободных складов.

Требования к расположению, обустройству и оборудованию сооружений, помещений (частей помещений) и (или) открытых площадок, предназначенных для использования или используемых в качестве свободного склада, включая требования к ограждению и оснащению системой видеонаблюдения периметра территории свободного склада, а также порядок учреждения и функционирования свободных складов устанавливаются законодательством государств-членов.

Обеспечение контрольно-пропускного режима на территории свободного склада, включая определение порядка доступа лиц на такую территорию, осуществляется в соответствии с законодательством государств-членов.

Необходимо отметить, что одной из новаций таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства Российской Федерации в области таможенного дела является формирование института уполномоченных экономических операторов, которые по сути являются единственными

³⁶ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

субъектами внешнеэкономической деятельности, наделенными правом применять специальные упрощения в процессе таможенного декларирования товаров.

В соответствии с ТК ЕАЭС: «уполномоченным экономическим оператором является юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством государств-членов и включенное в реестр уполномоченных экономических операторов в порядке и при соблюдении условий, которые установлены настоящей главой»³⁷.

При включении юридического лица в реестр уполномоченных экономических операторов выдается свидетельство о включении в реестр уполномоченных экономических операторов. С даты вступления в силу свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов уполномоченный экономический оператор относится к категории низкого уровня риска.

Порядок включения юридического лица в реестр уполномоченных экономических операторов и исключения его из такого реестра, порядок выдачи, приостановления и возобновления действия свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов устанавливаются настоящим Кодексом, а в части, не урегулированной настоящим Кодексом, - законодательством государств-членов о таможенном регулировании.

«Включение юридического лица в реестр уполномоченных экономических операторов, исключение его из такого реестра, а также приостановление и возобновление действия свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов осуществляются

³⁷Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

таможенным органом государства-члена, в соответствии с законодательством которого такое лицо создано»³⁸.

Уполномоченный экономический оператор вправе пользоваться предусмотренными в ТК НАЭС специальными упрощениями на таможенной территории Союза.

«В соответствии с международными договорами государств-членов с третьей стороной отдельные специальные упрощения, могут предоставляться на взаимной основе уполномоченным экономическим операторам государств, не являющихся членами Союза. При этом такие специальные упрощения могут применяться только на территории государства-члена, являющегося стороной таких международных договоров»³⁹.

Таким образом, необходимо отметить, что на современном этапе развития таможенной логистики, ее микроэкономический уровень характеризуется уровнем непосредственных участников внешнеэкономической деятельности, таможенных посредников и других провайдеров логистических услуг в таможенной сфере, которые посредством использования технологий таможенной логистики оптимизируют товародвижения через таможенные границы сопредельных государств. При этом в качестве основного критерия оптимизации рассматривается минимизация временных потерь и/или финансовых затрат у участников внешнеэкономической деятельности в процессе их взаимодействия с таможенными органами.

В целом, подводя итоги по данной главе дипломной работы можно сделать следующие выводы: во-первых, таможенная логистика может рассматриваться, с одной стороны, как совокупность средств и методов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для

³⁸Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение №1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

³⁹О таможенном регулировании в Российской Федерации :федер. закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

оптимизации (рациональной организации) товародвижения через таможенные границы сопредельных государств; с другой стороны, как методология управления потоковыми процессами в таможенных системах различных типов (или методология управления внешнеторговыми потоковыми процессами). В сущности, логистика в таможенном деле преследует аналогичные задачи, что логистика в целом, но связана исключительно с информацией: какой путь решения самый верный и не нарушает существующие законодательства, где можно решить вопрос оказания требуемых таможенных услуг с определенной экономией.

Во-вторых, основной целью применения инструментария таможенной логистики является минимизация временных и финансовых затрат при прохождении товарными потоками таможенных границ сопредельных государств и выполнении отдельных таможенных операций. Важнейшими элементами таможенной системы как подсистемы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности являются методы и меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, которые в своей совокупности формируют методологическую базу таможенной логистики.

В-третьих, приоритетным условием повышения эффективности таможенной логистики в настоящее время является создание новых таможенно-логистических комплексов и усовершенствование имеющихся, что соответственно должно повысить объем внешнеторговых операций регионов Российской Федерации. Более того распределение таможенно-логистических комплексов вблизи государственной границы предоставит возможность компаниям осуществлять поставку товаров по принципу «от двери до двери» без существенных потерь и простоев.

В-четвертых, из общей совокупности инфраструктурных подразделений, создаваемых и функционирующих в таможенной сфере, особое место в контексте развития таможенной логистики занимают специализированные посреднические организации, именуемые в экономической литературе таможенными посредниками. В соответствии с

действующим таможенным законодательством к числу таможенных посредников можно отнести: таможенных представителей, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, таможенных перевозчиков, уполномоченных экономических операторов. В качестве специализированных посредников в таможенной сфере можно рассматривать банки и иные кредитные организации, страховые организации и перевозчиков. Как правило, оказание тех или иных видов таможенных услуг (обеспечение уплаты и/или уплата таможенных платежей, страхование рисков в таможенной сфере и др.) не считается для них основным видом коммерческой деятельности и осуществляется в целях диверсификации источников дохода.

ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ (НА ПРИМЕРЕ ООО «ЕВРАЗИЯ ТРАНС ТИМ РУС»)

2.1. Исследование логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус»

В настоящее время важность развития логистических систем и их деятельности обусловлена значимостью внешней торговли как составляющей экономической деятельности любого государства, направленной на взаимодействие стран посредством экономических операций, обеспечивающих выход продукции отечественного производства на внешние рынки, а также объективной потребностью интеграции экономики страны в мировое экономическое сообщество.

Как показывает практический опыт, операции по перемещению товарных потоков на мировом рынке являются более дорогими и сложными, чем аналогичные операции на национальном рынке в сфере внутренней торговли. В этом отношении совершенствование методов логистического управления сокращает время движения продукции на 25-30%, а уровень

запасов продукции у потребителей – на 30-50%⁴⁰. В связи с этим можно предположить, совершенствование логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус», в целом использование логистического подхода в таможенном деле позволит значительно повысить эффективность внешней торговли и создать механизм, обеспечивающий минимизацию временных и финансовых затрат на прохождение экспортно-импортными товарными потоками таможенных границ, а также согласование экономических интересов государства и всех субъектов сферы внешней торговли.

Необходимо отметить, что в условиях затрудненной международной политической обстановки и продолжающихся санкций в отношении нашей страны логистические организации, участники ВЭД, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», продолжают осуществлять свою деятельность, более того повышать ее эффективность, что положительно отражается на результатах ВЭД государства.

Динамика международной торговли является важным показателем для развития транспортной отрасли России, особенно в текущих условиях экономического спада. Основные объемы экспортных операций (международных перевозок) России приходятся на страны дальнего зарубежья и страны СНГ, что наглядно представлено на графике (Приложение 2). Так, в частности, основным направлением международных перевозок для России по-прежнему остаются страны дальнего зарубежья, объемы экспорта, как и объемы международных перевозок, составляют 45,4% от общего объема внешнеторгового оборота, что на 3,7% превышает одноименный показатель прошлого года за аналогичный период.

В товарной структуре российского экспорта преобладают топливно-энергетические товары. Их поставки в 2017г увеличились на 1,7% в страны дальнего зарубежья, при этом сократился удельный вес древесины и продовольственных товаров. Также в товарной структуре экспорта России в

⁴⁰ Кулиев М.А. Современный рынок транспортных услуг России: проблемы и перспективы развития // Наука, техника и образование № 8 (38), 2017. С. 57.

страны СНГ увеличился удельный вес продовольственных товаров и с/х сырья в 2017г на 2,9%, металлов машин, оборудования и транспортных средств на 2,4%, при этом снизилась доля топливно-энергетических товаров на 4,6% (Приложение 3).

Продление санкционного режима сохраняет тенденции к сокращению доли ввозимых товаров, в особенности продовольственных товаров и с/х продукции из стран дальнего зарубежья в товарной структуре импорта России (Приложение 4).

Динамика и структура российского рынка транспортно-логистических услуг в 2016 г. в значительной степени определялись продолжением воздействия внешних факторов, сложившихся в 2015 году. В их перечень наряду с глобальными макроэкономическими рисками входят риски геополитические, связанные с событиями в Украине и введением взаимных ограничительных мер Россией и ЕС. Серьезным фактором, усилившим дестабилизацию на рынке ТЛУ в 2015 г., стала резкая девальвация рубля.

Вместе с тем по сравнению с 2016 г. ситуация на рынке ТЛУ в 2017 г. постепенно нормализовалась. Рост, хотя и весьма умеренно, спрос на транспортные и логистические услуги, что стало следствием стабилизации макроэкономических показателей и свидетельством адаптации значительной части игроков к новым рыночным условиям. В свою очередь эффект девальвации рубля положительно сказался на экспортном грузопотоке из РФ, объем которого вырос на 5 %. По предварительным оценкам, грузооборот всех видов транспорта (кроме трубопроводного) в 2017 г. увеличился на 1,8%, объем перевозок грузов на 1,3 % превысил показатель 2016 г.

Распределение внешнеторгового грузопотока РФ по видам транспорта в 2017 году представлена на рисунке 2.



Рис. 2. Распределение внешнеторгового грузопотока РФ по видам транспорта, 2017г.

Исследуемая организация – ООО «Евразия Транс Тим Рус» внесла определенный вклад, посредством осуществления своей деятельности, в вышеприведенные статистические данные.

Перевозки в ООО «Евразия Транс Тим Рус» осуществляются следующими типами. Во-первых, организация специализируется на железнодорожных перевозках любых грузов на дальние расстояния по России, Казахстану, Китаю, странам СНГ и странам Юго-Восточной Азии. Это один из самых старых и проверенных способов перевозки грузов. Особенности таких перевозок обозначены минимизацией риска порчи и утраты груза, ведь, железнодорожный транспорт – один из самых надежных видов перевозок. По железной дороге перевозятся все виды грузов и разными способами – в контейнерах, в цистернах, мешках, ящиках и так далее.

Следует подчеркнуть, что перевозка грузов по железной дороге имеет целый ряд неоспоримых преимуществ:

- организация предоставляет полную организацию железнодорожной и контейнерной перевозки груза на всех этапах доставки.

– имеется возможность подачи полувагонов, крытых вагонов, платформ и ИВЦ вагонов-термосов по всей территории СНГ и России.

– специалисты организация обеспечивают оформление сопроводительных документов, проследят за погрузочно-разгрузочными работами, проводят таможенное декларирование груза, обеспечивают его сохранность и будут контролировать движение груза на всем протяжении пути.

– основной принцип работы организации – это соблюдение сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

В процессе перевозок грузов железнодорожным транспортом отрегулированы и освоены надлежащим образом следующие этапы:

- планирование перевозок;
- операции по упаковке и подготовке груза;
- операции, связанные по приемке - сдаче груза на железную дорогу;
- оформление всех сопутствующих договоров;
- передача груза получателю с доставкой непосредственно на склад;
- отслеживание всех процессуальных формальностей.

В процессе исследования особенностей железнодорожной перевозки контейнерами, осуществляемой ООО «Евразия Транс Тим Рус» востребованы еще по нескольким причинам:

- закрытый контейнер предотвращает потерю или расхищение груза во время транспортировки;
- груз полностью защищен от влияния погодных условий;
- в закрытом контейнере даже хрупкий груз придет в целостности и сохранности;
- вес и количество перевозимого груза не имеет значения;
- стоимость ж/д контейнерных перевозок определяется индивидуально в зависимости от характера груза, количества вагонов и расстояния.

Во-вторых, организация специализируется на автомобильных перевозках:

- благодаря наличию собственного автопарка, состоящего из автомашин европейской марки MAN, организация осуществляет доставку грузов в минимальные сроки, без посредников и связанных с этим дополнительных затрат и рисков.

- параметры автомашин позволяют перевозить до 25 тонн и 130м³ груза, не превышая допустимых размеров и ограничений.

- система слежения GPS, установленная на каждой из автомашин, позволяет отслеживать транспортировку груза на всем пути следования в режиме реального времени.

- водители организации проходят специальную подготовку в учебно-сертификационном центре промстандарт, а также курсы профессионального вождения ManProfidrive.

Организация оперирует большим количеством привлеченных партнерских автомашин, что дает возможность осуществить доставку груза из любой точки Европы, СНГ и Китая в кратчайшие сроки, в любом объеме, с гарантией полной сохранности вашего груза.

Организация предоставляет своим клиентам максимально экономичные и эффективные варианты авиатранспортировки.

Авиaperевозки грузов – это наиболее быстрый способ транспортировки груза в любой уголок мира. Зачастую его используют, те, кто очень ценит свое время, так как осуществляя перевозку грузов самолетом Вы можете сократить срок доставки груза в 3-4 раза.

Ещё недавно доставка авиатранспортном относилась к достаточно дорогим способам транспортировки товаров. В настоящее время грузовые тарифы стали более доступны во многом за счёт развитой инфраструктуры аэропортов, развития технологий, оптимизации логистических операций, развития рынка грузоперевозок и здоровой конкуренции между авиалиниями.

Для многих компаний использование авиагрузоперевозки для организации цепочки поставок является единственной альтернативой обеспечения оперативной транспортировки грузов. Благодаря прямому

сотрудничеству с крупнейшими авиакомпаниями предлагает своим клиентам самые комфортные условия и конкурентоспособные тарифы при заказе услуги авиаперевозки.

К преимуществам можно отнести:

- комплексный подход. мы не только осуществляем процесс доставки, но и оформляем необходимые документы. кроме того, ООО «Евразия Транс Тим Рус» предоставляет склад для хранения товара;

- подготовка груза к транспортировке (упаковка, маркировка, дополнительные меры по обеспечению сохранности и т.д.);

- колоссальный опыт в организации и сопровождении международных авиаперевозок грузов. грамотные сотрудники ООО «Евразия Транс Тим Рус» профессионально и быстро принимают, оформляют и упаковывают груз.

- максимально короткие сроки. доставка из Китая – от 5 до 7 дней.

- расчёт оптимальных маршрутов перевозок различными авиакомпаниями;

- оформление транспортных документов, таможенных документов и таможенное сопровождение внешне экономической деятельности;

- доставка грузов от/до двери получателя;

- организация страхования груза на индивидуальных условиях;

- отслеживание движения груза, предоставление данных о его фактическом местонахождении.

Структура внешнеторгового потока ООО «Евразия Транс Тим Рус» по видам транспорта за 2017 год представлена на рисунке 3.

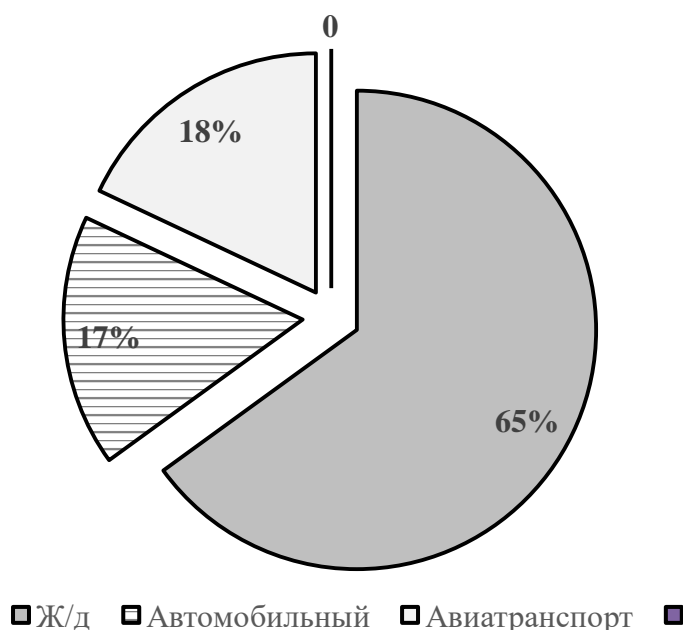


Рис. 3. Распределение внешнеторгового грузопотока ООО «Евразия Транс Тим Рус» по видам транспорта в 2017г. (в %)

Следует отметить, что ООО «Евразия Транс Тим Рус» осуществляет поставки продукции с/на территории Китая, Казахстана и Турции. Более того осуществляет доставку сборных грузов, в том числе на условиях «от двери до двери», по следующим направлениям:

- из России в Казахстан - основной склад консолидации грузов для последующей их отправки в Казахстан расположен в удобном районе г. Москвы. Оформление заявки на перевозку займет всего 30 минут. Транзитное время в пути: Москва-Алматы составляет 7-9 дней.

- из Китая через Казахстан в страны СНГ – мы осуществляем ежедневные отправки генеральных и сборных грузов различных видов.

- из Казахстана в города России, включая отдаленные регионы (Сибирь, Урал, Дальний Восток и др.).

Частая периодичность и строго установленный график отправок, четко проработанные маршруты, слежение грузов в пути в режиме 24/7 позволяют данной организации доставить груз абсолютно безопасно и в строго установленные сроки.

Более того расчет стоимости перевозки можно осуществить благодаря наличию специализированного мобильного приложения.

Необходимо отметить, что исследуемая организация предлагает своим клиентам комплексные решения по складскому обслуживанию и хранению грузов. В основе всех наших решений лежит проектирование и эксплуатация индивидуальных складских проектов, которые позволят Вам быстро реагировать на изменения покупательского спроса и регулировать запасы для оптимизации стоимости. Качественным преимуществом ООО «Евразия Транс Тим Рус» является наличие современных складских помещений на территории Китая, Казахстана и России. Услуги оказываются на складах не ниже класса «Б».

ООО «Евразия Транс Тим Рус» предоставит широкий спектр складских услуг:

- услуги ответственного хранения и складской обработки грузов: маркировка, стикеровка, этикерование, услуга по формированию Метр-юнитов - товарной единицы, состоящей из нескольких упакованных вместе экземпляров товаров, упаковку/переупаковку, фасовку товаров (с учетом требований торговых сетей), предоставление возвратной многоразовой тары;
- кросс-доковые операции (забор груза с СВХ, обработка, распределение и доставка груза до конечного пункта назначения);
- организация складских услуг в крупных городах России;
- предоставление в аренду складских помещений.

Современное техническое оборудование складского комплекса, квалифицированный складской персонал обеспечивают безопасность и сохранность ваших грузов в течение необходимого времени.

ООО «Евразия Транс Тим Рус» занимается экспедированием грузов по различным маршрутам. Благодаря экспедиторскому обслуживанию клиент чувствует себя полностью свободным от любых забот, касающихся организации грузоперевозки, а кроме того, во многих случаях оно также помогает существенно сэкономить не только время, но и деньги заказчика.

В общем случае экспедирование грузов предполагает его полное сопровождение от начала транспортировки и вплоть до доставки в пункт назначения.

Экспедирование грузов включает в себя:

1. Выбор транспортного средства, поиск нужной спецтехники. Развитая транспортная сеть внутри страны, а также и за её пределами позволяют организации осуществлять экспедирование при перевозке грузов всеми известными способами: при отправке железнодорожными поездами, грузовиками и самолетами. В зависимости от запросов клиентов и специфики самого груза, организация предоставит нужный вид транспортного средства для организации процесса грузоперевозок: контейнерные перевозки, перевозки железнодорожным, морским, авиационным транспортом, перевозки рефрижератором, термосом, организуем перевозки негабаритного груза, подберем транспортное средство под необходимый объем груза: евро фура, Камаз, Газели и др.

2. Проектирование маршрута. Для качественной доставки груза, необходимо тщательно спланировать маршрут движения транспорта, особенно если доставка груза должна быть осуществлена в короткие сроки. На этапе предварительного заказа обговаривается не только способ грузоперевозки, но и маршрут, которым ваш товар проследует до места назначения. Проектирование маршрута – это одна из важнейших подготовительных процедур, поскольку организация гарантирует доставку точно в срок, а это означает, что мы должны подобрать для каждого груза оптимальный путь, в котором потенциальные задержки будут сведены к минимуму. Особенного внимания в отношении планирования маршрута требуют грузы, которые необходимо доставить в краткие сроки.

3. Оформление необходимых документов на транспортировку грузов. Следует отметить, что по запросу клиента, исследуемая организация оказывает услуги консультирования по вопросам подготовки отправителем необходимого пакета грузосопроводительной документации для экспорта

товара и беспрепятственного прохождения транспортным средством пограничных переходов.

В международных перевозках при отсутствии у грузоотправителя бланков CMR исследуемая организация обеспечивает предоставление бланков товарной транспортной накладной международного образца –CMR , оказывая содействие и консультацию в их заполнении.

В случае необходимости исследуемая организация готова оказать клиенту услуги грузоперевозки по Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП) – с оформлением документа таможенного транзита TIR carnet.

Основными крупными организациями, с которыми работает исследуемая организация – ООО «Евразия Транс Тим Рус» являются:

- ООО «ТД КЛЕО»- является производителем тканей для постельного белья, покрывал и пледов. Производство расположено в Китае.

- ООО «МАТЕКС» — это крупнейший поставщик тканей для производства комплектов постельного белья. Производство расположено в Китае.

- ООО «Юг-продукт» – импортёр кондитерских изделий из Турции и Китая.

- ООО «ТракИмпортСервис» (запчасти от производителей **3T** **ОТОМОТІV** и Moniva) Турция.

- BSG (Турция) – автозапчасти и комплектующие для автомобилей.

- Ataupart– экспортер автозапчастей из Турции.

К основным объектам логистической инфраструктуры ООО «Евразия Транс Тим Рус»можно отнести 15 собственных и агентских офисов; автотранспортный парк более 250 единиц по всей России, 1 собственный склад класса А в Шереметьево, 2 арендованных склада в Подмосковье, грузовые терминалы в Санкт-Петербурге, Самаре, Ульяновске и Нижнем Новгороде. Основные авиаперевозки осуществляются 1 самолетом (Ту-204 в

лизинге по маршруту Москва-Анкара). Кроме того, для доставки используется обширный авиапарк головной компании, но чаще - привлеченных перевозчиков, в частности российской компании AirBridgeCargo.

На основании обзорного анализ действующей логистической системы можно сделать следующие выводы:

- логистическая система предприятия достаточно развита для выполнения основных задач;

- организационная структура предприятия достаточно эффективна, наблюдается явный перевес в сторону московского подразделения, что может в дальнейшем ослабить позиции в регионах;

- предприятие обладает недостаточным количеством собственных или арендованных складских площадей на территории РФ;

- предприятие обладает недостаточно развитым собственным авиапарком на территории РФ, что в некоторых случаях может лишать ее конкурентных преимуществ по предоставлению услуг;

- отмечается явный перевес основных операций в сторону операций по импорту (что, в общем, является достаточно распространенным явлением на современном рынке РФ), недостаточное развитие экспортных операций.

Все это отразилось на положительной динамике основных показателей ООО «Евразия Транс Тим Рус» в 2017 году по сравнению с 2016 годом (Таблица 1).

Исходя из представленных в таблице 1 данных, можно отметить, что в исследуемом периоде выручка от реализации Евразия Транс Тим Рус увеличилась на 39,44 млн. руб., или на 18,4%, так же произошло увеличение себестоимости на 40,58 млн. руб. или на 19,49%, с ростом себестоимости снижается чистая прибыль исследуемого предприятия на 2, 31 или на 29,02%. Отмечается рост показателя среднегодовой стоимости основных фондов на 15,24 млн. руб. или на 44,29%.

Динамика основных показателей деятельности
ООО «Евразия Транс Тим Рус» за 2016-2017 гг., млн. руб.

Показатели	2016г.	2017г.	Изменения	
			в сумме	в %
Выручка	218,67	258,11	39,44	18,04
Себестоимость	208,19	248,77	40,58	19,49
Чистая прибыль	7,96	5,65	-2,31	-29,02
Среднегодовая стоимость основных фондов	34,41	49,65	15,24	44,29

Оценка эффективности деятельности исследуемой организации представлена в таблице 2.

Таблица 2
Динамика показателей эффективности работы ООО «Евразия Транс Тим Рус» за 2016-2017 гг.

Показатели	2016г.	2017г.	Изменения	
			в сумме	в %
Фондоотдача, руб.	6,35	5,19	-1,16	-18,27
Фондорентабельность, руб.	0,23	0,11	-0,12	-52,17
Рентабельность деятельности, %	3,64	2,19	-1,45	-39,85
Эффективность работы предприятия, %	3,82	2,27	-1,55	-
Коэффициент использования логистических мощностей, %	64	71	7	-

Анализируя данные, представленные в таблице 2 следует отметить, что, эффективность работы компании в 2017 году снизилась по сравнению с 2016 годом, это связано с ростом себестоимости оказываемых услуг (аренда, конкуренция на рынке логистических услуг), однако, безусловно, у предприятия имеются резервы для роста и развития.

Необходимо отметить, что в целом по направлению развития логистической деятельности в исследуемой организации и в нашей стране в целом можно выделить ряд «узких» мест – проблем:

– нерациональное развитие систем распределения товаров и услуг (отсутствие продуманной стратегии развития систем распределения в

промышленности и торговле, недостаток организованных товарных рынков на уровне крупного и среднего опта);

- слабый уровень развития современных систем электронных коммуникаций, электронных сетей, систем связи и телекоммуникаций;

- отсталая инфраструктура транспорта, прежде всего в области автомобильных дорог; недостаточное количество грузовых терминалов, а также их низкий технико-технологический уровень;

- отсутствие практически на всех видах транспорта современных транспортных средств, отвечающих мировым стандартам; высокая степень физического и морального износа подвижного состава транспорта;

- низкий уровень развития производственно-технической базы складского хозяйства; недостаток современного технологического оборудования по переработке продукции; слабый уровень механизации и автоматизации складских работ;

- недостаточное развитие промышленности по производству современной тары и упаковки и т.п.

Таким образом, исследуемая организация –ООО «Евразия Транс Тим Рус», осуществляя свою хозяйственную деятельность, в настоящее время занимает достаточно устойчивые позиции в сфере предоставления логистических услуг, а именно услуг перевозки грузов, посредством ж/д, авто и авиатранспортом, складских и экспедиторских услуг и др. Однако, ряд проблем, которые были выявлены в процессе исследования деятельности организации, требуют разработки новых направлений по совершенствованию логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу.

2.2. Совершенствование логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу

В современных условиях хозяйствования практически ни одно производство или бизнес, ставящий целей расширить и выйти на новые рынки сбыта, не может обойтись без международной перевозки грузов. Это то, на чем была построена вся мировая торговля и вся мировая промышленность. Именно торговые пути между государствами наращивали могущество государств и являлись значительным показателем авторитета страны. Вследствие того, что таможенное оформление и очистка экспортных грузов проводится не только на границе, но и непосредственно на складском терминале, логистические компании существенно снижают сроки доставки и уменьшают стоимость международных грузоперевозок. В этой связи повышается значимость выработки предложений по совершенствованию логистической деятельности организаций в процессе перемещения товаров через таможенную границу.

Логистическим компаниям, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», необходимо не только продумать схему доставки, но и решить задачу по перемещению грузов через государственную границу одного или нескольких государств. Чтобы оптимизировать процесс перевозки, транспортные предприятия должны предлагать клиентам комплексные услуги, которые включают не только доставку экспортных грузов, но и помощь в оформлении документов и прохождении таможни на всем пути следования. Таким образом, затрагиваются вопросы развития таможенной логистики, которая переживает процесс становления вместе с развивающимися в России логистическими производственными, торговыми, транспортными и информационными системами.

Рассматривая данные аспекты в масштабах государства, необходимо отметить, что логистизация таможенного дела является необходимым, но недостаточным условием эффективного использования логистического

подхода при регулировании внешнеторговых потоковых процессов. Требуется создание логистического механизма управления всей сферой внешней торговли, обеспечивающего эффективное функционирование макрологистической (квазилогистической) системы таможенного дела в России. При этом к важнейшим элементам этой системы относятся методы тарифного и нетарифного регулирования, хозяйствующие субъекты, осуществляющие экспортные, импортные или посреднические операции в сфере внешней торговли, соответствующие органы государственного управления, конечные потребители товаров и услуг. По существу, речь идет о системном подходе к развитию таможенной и околотаможенной инфраструктуры. Тем более, как нами отмечалось выше, современная система распределения характеризуется замедленным продвижением товаров от производителей к потребителям, высоким уровнем неудовлетворенного спроса, низкой надежностью и недостаточным уровнем качества обслуживания потребителей.

В настоящее время особая роль в процессе распространения концепции логистики принадлежит, в первую очередь, транспорту. ООО «Евразия Транс Тим Рус», как и другие отечественные транспортные и экспедиторские предприятия, участвующие в международных перевозках грузов, одними из первых почувствовали необходимость внедрения современных логистических технологий транспортировки и переработки грузов: интермодальных, мультимодальных и терминальных систем, технологии перевозки «точно во время» и «от двери до двери», современных телекоммуникационных систем сопровождения грузовых перевозок и т.д. Крупные российские государственные и частные транспортные и экспедиторские предприятия стали активно создавать свои терминальные сети, распределительные и логистические центры, системы информационно-компьютерной поддержки логистической деятельности. Осознали важность подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в области логистики и необходимость внедрения логистического мышления в практику

работы менеджеров высшего и среднего уровня, персонала своих предприятий и т.д.

С целью определения наиболее эффективных предложений по совершенствованию логистической деятельности исследуемой организации нами, посредством метода SWOT-анализа, были определены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус».

Сильные и слабые стороны ООО «Евразия Транс Тим Рус» представлены в таблице 3.

Таблица 3

Сильные и слабые стороны ООО «Евразия Транс Тим Рус»

Сильные стороны	Слабые стороны
Значительная доля рынка	Недостаточное количество логистических центров на территории РФ
Широкая клиентская база. Развитая сеть офисов.	Увеличение сроков доставки из-за неразвитой сети дорог в РФ
Многолетний опыт работы на рынке	Возможность приема и обработки основных грузов в Москве, а не в месте их потребления
Широкий спектр предлагаемых решений. Полный комплекс услуг по экспортным операциям	Высокие цены на некоторые услуги
Конкурентоспособные цены	Малое количество экспортных операций и внутренних перевозок
Высокая квалификация персонала	Недостатки при организации основных операций (прием груза, сортировка, растаможка и т.п.)
Развитая логистическая инфраструктура	Недостатки в системе учета и контроля выполнения договоров на поставку
Отсутствие ограничений по размеру и весу грузов (в зависимости от типа воздушного судна)	Недостатки организационной структуры

Возможности и угрозы ООО «Евразия Транс Тим Рус» представлены в таблице 4.

В соответствии со спецификой использования данного метода анализа деятельности исследуемой организации, в Приложении 5 представлена общая таблица SWOT-анализа ООО «Евразия Транс Тим Рус».

Таблица 4

Сильные и слабые стороны ООО «Евразия Транс Тим Рус»

Возможности	Угрозы
Развитие производства в РФ и появление спроса на новые виды услуг	Усиление конкуренции со стороны зарубежных компаний
Внедрение новых информационных технологий	Усиление конкуренции со стороны российских компаний
Появление новых потребителей услуг	Рост зависимости от поставщиков транспортных услуг
Снижение налогов и пошлин	Ужесточение законодательства
Вступление России в ВТО и расширение границ Таможенного Союза	Рост налогов и пошлин
Развитие международных транспортных коридоров и увеличение транзита	Неразвитая инфраструктура в РФ
Совершенствование законодательства в области внутренних грузовых авиаперевозок	Снижение платежеспособности потребителей
Совершенствование менеджмента	Экологические катастрофы

С учетом вышеописанного нами предлагается, с целью дальнейшего развития логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу, сконцентрироваться на следующих мероприятиях.

В первую очередь, по нашему мнению, следует сконцентрироваться на использовании в процессе своей деятельности эффективных управленческих инструментах, которыми можно воспользоваться в процессе логистической деятельности. К числу данных инструментов можно отнести аутсорсинг.

Аутсорсинг – продукт современных тенденций развития мировой экономики, противоположных тенденциям монополизации. В современном

менеджменте под аутсорсингом понимают выполнение отдельных функций (производственных, сервисных, информационных, финансовых и др.) или бизнес-процессов (организационных, финансово-экономических, производственно-технологических, маркетинговых и др.) внешней организацией, располагающей необходимыми для этого ресурсами, на основе долгосрочных соглашений. Решение проблемы выбора между производством или приобретением жизненно важной продукции или услуг позволяет реализовать возможность концентрации усилий организации на своих основных задачах, связанных с созданием высокоэффективных и конкурентоспособных производств. Заметим, что среди западных ученых и аналитиков эта проблема выбора известна как «makeorbuy?» (производить или покупать?). Практически невозможно, чтобы какая-либо одна организация превосходила другие по всем направлениям производства или оказания услуг.

Именно здесь прослеживается корреляция между аутсорсингом и логистикой, так как и микро логистические концепции опираются на развитие сильных корпоративных связей, близость к потребителям, **производительность**, конкурентоспособность и реализуют идею снабжения извне. При этом на первом этапе охватываются обслуживающие процессы обеспечения жизнедеятельности организации, а затем и основные. В мировой практике такой подход доказал свою эффективность, и уже существует множество так называемых виртуальных корпораций, в которых основные, вспомогательные и обслуживающие процессы полностью вынесены «за пределы» организации.

Применительно к практике таможенного дела к аутсорсингу могут быть отнесены такие формы взаимовыгодного сотрудничества, как: использование услуг образовательных учреждений таможенных органов для обучения работников организаций околотаможенной инфраструктуры; приобретение услуг информационного и финансового обслуживания и др.

Отметим, что таможенные органы и участники ВЭД не связаны отношениями традиционных форм кооперации. Вместо совместного участия в прибыли от результатов кооперационного сотрудничества декларанты оплачивают услуги таможенных органов, выступающих в качестве аутсорсера, на условиях, которые оговариваются условиями соглашения (договора) об аутсорсинге. Построение взаимовыгодных отношений в рамках аутсорсинга между участниками таможенной логистической системы лежит в области стратегического планирования и опирается на современные методы и инструменты регулирования экспортно-импортных товарных потоков.

Рассмотрение проблем реализации аутсорсинга в практике регулирования ВЭД требует не только промышленных, информационных и финансовых технологий, но и новых технологий таможенного администрирования, позволяющих максимально эффективно использовать имеющиеся ресурсы.

В этой связи следующим направлением совершенствования логистической деятельности исследуемой организации является развитие инновационных технологий, используемых в логистике.

В связи с интенсификацией мировой торговли и связанным с этим ростом международных грузовых перевозок особое значение придается вопросу снижения затрат на доставку грузов потребителям, в том числе с использованием инновационных технологий. Повышение надежности поставок, основанной на эффективной системе учета грузов и автоматическом отслеживании движения товара на любом этапе его движения, получило в настоящее время широкое распространение.

Так, одним из наиболее распространенных методов автоматической идентификации товаров и грузов в цепочках поставок является штриховое кодирование. Однако в настоящее время широкое распространение получают новые технологии радиочастотной идентификации – RFID.

RFID (Radiofrequencyidentification) – это технология, использующая радиоволны для автоматической идентификации физических объектов.

Другими словами, эта технология позволяет осуществлять бесконтактный ввод и считывание данных с чипов на расстоянии и без их прямой видимости, используя для этого как стационарные, так и мобильные устройства.

Однако данная технология не может работать сама по себе. Поэтому необходимо ввести еще одно понятие – RFID-система. Это программно-аппаратный комплекс, состоящий из следующих компонентов: метки, ридера, системы хост-компьютера и программного обеспечения.

Таким образом, можно говорить о том, что RFID-система состоит из двух частей – одна действует согласно законам физики, другая – принципам информационных технологий. Нельзя выделить более или менее важную часть, так как обе части не могут существовать отдельно в рамках RFID-системы.

Технология RFID существует с 1940-х годов XX века, но только в последние годы развитие технологий позволило рассматривать ее практическое применение в цепочке поставок. До сегодняшнего времени применение RFID было в большинстве случаев правом собственности одной компании и не выходило за границы ее деятельности. Несмотря на огромные перспективы, RFID все еще находится в стадии становления.

Меткой называется портативное устройство, которое содержит данные и передает их считывающему устройству с помощью радиоволн. Метки можно классифицировать несколькими способами: по наличию в метке встроенного источника питания и по способности поддерживать перезапись данных.

По типу питания метки бывают: пассивные; активные; полупассивные.

Пассивные метки не имеют собственного источника питания, а вместо этого используют энергию из поступающего от считывателя электромагнитного сигнала. Дальность чтения пассивных меток зависит от энергии считывателя и, как правило, колеблется от 1 см до 9 метров. Пассивные метки намного легче активных, дешевле, а также имеют

практически неограниченный срок службы. Пассивная метка состоит из микрочипа и антенны.

Активные метки помимо микрочипа и антенны имеют внутренний источник питания для передачи данных ридеру и электронику для выполнения специализированных задач. Объем памяти активной метки определяется требованиями применения. Некоторые системы оперируют памятью до 1 Мб, чтобы хранить зашифрованные данные о продукте. Активную метку можно представить себе, как компьютер с беспроводной связью. Активные метки имеют большую дальность считывания (около 30,5 м), которая не зависит от энергии считывателя, отличаются большими размерами и большей стоимостью, а также ограниченным сроком службы (максимум 10 лет, в зависимости от температурных условий функционирования, а также типа источника питания).

Полуактивные метки имеют те же компоненты, что и активные. Однако для передачи своих данных полуактивная метка использует энергию, которую излучает ридер. Так как полуактивная метка не использует сигнал ридера для своего возбуждения, то в отличие от пассивной она может быть считана с меньшего расстояния и с более высокой скоростью.

Популярность RFID во многом обусловлена возможностями, которые открывает данная технология для управления логистическими процессами, в том числе и в таможенной логистике. Необходимо выделить те преимущества, которые RFID дает при использовании в цепочке поставок.

- повышение степени прозрачности глобальной цепочки поставок. Снабдив товар радиометкой в процессе производства и записав на нее основные характеристики товара (например, наименование товара и компании производителя, массу товара, срок реализации), каждый последующий участник логистической цепи может дополнять данные необходимой ему информацией. Так, поставщик может записать на радиометку пункт назначения; на складе будет отмечено местонахождение товара. В процессе транспортировки радиоиентификационная технология

используется в целях контроля движения транспортных средств. По маршруту движения автофургонов в контрольных точках устанавливаются ридеры, которые регистрируют прохождение автомобиля и пересылают информацию в автотранспортную организацию в режиме реального времени, что дает возможность отслеживать нахождение груза в логистической цепи и координировать действия в случае задержки его прибытия в пункт назначения. Также радиометка позволяет получать информацию, необходимую для таможенных целей при пересечении границы: о содержании и номерах транспортных и коммерческих документов, сведения о транспортном средстве и другие сведения.

- снижение затрат и увеличение скорости оборота. Поставщики, которые внедряют средства сбора данных RFID, могут ожидать сокращения издержек. По прогнозам, использование радиоидентификаторов позволит увеличить спрос на 10—20%, сократить товарные запасы на 10—30% и увеличить товарооборот на 1—2%.

- усовершенствованный процесс сбора данных. Безусловно, основой эффективного взаимодействия фирм, составляющих цепь поставок, является отнюдь не RFID-технологии, а интеграция комплексных систем автоматизации. Но после построения надежных информационных связей следующим важным этапом становится обеспечение стабильного, полноценного потока данных. И в достижении этой задачи радиочастотная идентификация не имеет себе равных по эффективности. Принимая во внимание тот факт, что информация о передвижениях товара поступает в режиме реального времени, можно говорить о почти 100% точности.

- усовершенствованная цепочка поставок. Однако на предприятии, инвестирующем средства в RFID-системы, должны понимать, что усилия по совершенствованию своей собственной информационной системы и обеспечению полноты данных на уровне цепи поставок не ведут напрямую к сокращению издержек. Речь может идти лишь о предоставлении дополнительных информационных услуг своим партнерам. Однако

поскольку такие услуги взаимны, достигается синергетический эффект, результатом которого становится увеличение эффективности деятельности всех взаимодействующих сторон.

Если сравнивать технологии учета и отслеживания грузов, основанных на штриховом кодировании и на радиочастотной идентификации, то последнее имеет значительные преимущества, которые сводятся к следующему:

- для RFID не нужен контакт или прямая видимость;
- большое расстояние чтения. В зависимости от модели метки и считывателя радиус считывания может составлять до нескольких сотен метров;
- взаимная ориентация метки и считывателя часто не играет роли;
- RFID-метки читаются быстро и точно (приближаясь к 100%-ной идентификации);
- поддержка чтения нескольких меток;
- промышленные считыватели могут одновременно считывать множество (более тысячи) RFID-меток в секунду, используя так называемую антиколлизсионную функцию;
- метки могут читаться через упаковку, что делает возможным их скрытое размещение;
- считывание данных метки может происходить при любом ее расположении.
- требований к месту размещения RFID-меток не существует. Единственное условие – нахождение метки в зоне действия считывателя;
- объект с меткой может перемещаться и на довольно большой скорости;
- пассивные RFID-метки имеют фактически неограниченный срок эксплуатации;
- RFID-метки несут большое количество информации. На микросхеме площадью в 1 см² может храниться до 10 000 байт информации, в то время

как штриховые коды могут вместить 100 байт (знаков) информации, для воспроизведения которых понадобится площадь размером с лист формата А4;

- RFID-метки могут быть интеллектуальны, так как могут использоваться для выполнения других задач, помимо функции носителя данных;

- RFID-метки практически невозможно подделать, так как при производстве метке присваивается уникальное неизменяемое число-идентификатор.

- данные на метке могут быть зашифрованы. Как и любое цифровое устройство, радиочастотная метка обладает возможностью закрыть паролем операции записи и считывания данных, а также зашифровать их передачу;

- в одной метке одновременно можно хранить открытые и закрытые данные.

Проблема автоматического отслеживания товара на любом этапе его продвижения от производителя к потребителю всегда была актуальной. Использование технологии RFID на любом из этапов предоставляет уникальные возможности управления товарными запасами.

Один из примеров комплексных разработок с использованием RFID – контейнерные перевозки. Каждый контейнер оснащается меткой RFID, содержащей информацию о грузе и передающей данные на центральную станцию сбора данных на борту контейнеровоза, которая, в свою очередь, передаёт данные через спутниковую связь.

Таким образом, владелец груза, а также, возможно, другие государственные контролирующие органы, например, таможенные, получают возможность отслеживать местоположение и сохранность груза при международном и внутреннем таможенном транзите.

Технология RFID используется для учета автотранспорта, вагонов в движущихся железнодорожных составах, для идентификации автотранспортных средств на стоянках, парковках, автовокзалах, а также при

пересечении границы. Применяется для обработки, контроля и доставки багажа на авиалиниях.

Наиболее давним и эффективным является применение технологии RFID на этапе поступления товаров.

RFID-считыватели, размещенные в дверных проемах складов, считывают информацию с радиочастотных меток, прикрепленных к контейнерам или паллетам, в момент провоза их автопогрузчиком. Радиочастотная метка может содержать информацию о характеристиках товара, поставщике, сопроводительных документах (заказ, накладная) и другое.

Метка, как правило, везде сопровождает контейнер. Таким образом, уже в момент провоза товара через ворота склада информационная система управления складом может идентифицировать товар и определить все необходимые данные для регистрации нового поступления. В условиях постоянного товаропотока, большого ассортимента и большого числа обслуживаемых клиентов технология RFID предоставляет значительные преимущества в процессе комплектации, сортировки и отгрузки товаров. Укомплектованный для заказчика контейнер или паллет также оснащают радиочастотной меткой, которая содержит информацию о месте назначения груза, сопроводительных документах, дате отгрузки и т. д.

В последнее время достаточно серьезной стала проблема борьбы с фальсифицированными товарами, что особенно актуально для таможенных органов. На положительные результаты борьбы с контрафактом рассчитывают фармацевтические компании, компании, производящие продукты питания, обладатели интеллектуальной собственности, например, музыкальных произведений на компакт-дисках и другие.

В настоящее время все большее значение приобретает развитие спутниковых навигационных систем и внедрение их во все сферы экономики. Интерес со стороны транспортно-логистического сегмента к этим инновациям объясним и понятен, так как связан с необходимостью

повышения безопасности перевозок, ресурсосбережения, обеспечения должного контроля за соблюдением экологических требований.

18 февраля 2009 года вступил в силу Федеральный закон РФ № 22 «О навигационной деятельности», который устанавливает правовые основы осуществления рассматриваемой деятельности на территории России. В нем предусмотрено обязательное оснащение с 1 января 2011 года всех транспортных средств, находящихся в государственной собственности, оборудованием системы спутниковой навигации «ГЛОНАСС», рекомендовано использование возможностей этой системы при перевозках пассажиров, опасных грузов и др.

В настоящее время Россия разрабатывает и реализует проекты по совмещению своей системы «ГЛОНАСС» с американской GPS и европейской Galileo.

В целом, для оптимизации управления логистикой в ООО «Евразия Транс Тим Рус» следует предусматривать интеграцию:

- планирования логистических операций с планированием деятельности всего предприятия;
- операций по логистике с другими операциями, осуществляемыми предприятием;
- информационных технологий, используемых в области логистики, с информационными технологиями всего предприятия;
- информационных технологий с компаниями-партнерами.

Задачами оптимизации управления логистикой в исследуемой организации являются контроль, анализ и снижение издержек товародвижения, включая:

- стоимость перевозки различными видами транспорта;
- стоимость погрузки у отправителей, выгрузки у получателей и возможных перевалок в пути следования;

– затраты на хранение, непосредственно относящиеся к перевозке в связи с перевалкой, комплектацией или подработкой груза в пути следования;

– расходы, связанные с нахождением груза и товара в пути, его непродуктивным хранением в процессе доставки (проценты на капитал, порча, потеря, хищение груза).

В целом, подводя итоги по данной главе дипломной работы, можно сделать следующие выводы: во-первых, в условиях затрудненной международной политической обстановки и продолжающихся санкций в отношении нашей страны логистические организации, участники ВЭД, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», продолжают осуществлять свою деятельность, более того повышать ее эффективность, что положительно отражается на результатах ВЭД государства.

Во-вторых, к основным объектам логистической инфраструктуры ООО «Евразия Транс Тим Рус» можно отнести 15 собственных и агентских офисов; автотранспортный парк более 250 единиц по всей России, 1 собственный склад класса А в Шереметьево, 2 арендованных склада в Подмоскowie, грузовые терминалы в Санкт-Петербурге, Самаре, Ульяновске и Нижнем Новгороде. Основные авиаперевозки осуществляются 1 самолетом (Tu-204 в лизинге по маршруту Москва-Анкара). Кроме того, для доставки используется обширный авиапарк головной компании, но чаще - привлеченных перевозчиков, в частности российской компании AirBridgeCargo.

В-третьих, в настоящее время логистическим компаниям, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», необходимо не только продумать схему доставки, но и решить задачу по перемещению грузов через государственную границу одного или нескольких государств. Чтобы оптимизировать процесс перевозки, транспортные предприятия должны предлагать клиентам комплексные услуги, которые включают не только доставку экспортных грузов, но и помощь в оформлении документов и

прохождении таможи на всем пути следования. Таким образом, затрагиваются вопросы развития таможенной логистики, которая переживает процесс становления вместе с развивающимися в России логистическими производственными, торговыми, транспортными и информационными системами.

В-четвертых, совершенствование логистического подхода к управлению экспортно-импортными товарными потоками в сфере таможенного дела требует, в первую очередь принципиальной оптимизации организованной системы взаимодействия всех участников ВЭД в процессе реализации таможенных процедур для достижения максимально возможного совокупного полезного эффекта. При этом, объектом логистических усилий являются таможенные логистические процедуры, а субъектами – все участники ВЭД, включая ООО «Евразия Транс Тим Рус».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях становления и развития рыночной экономики именно фактор логистики усиливает внешнеэкономические связи между государствами, способствует международному разделению труда. Вследствие того, что логистические потоки в обе стороны пересекают границы государств при осуществлении международных и внешнеторговых отношений, обмена, то таможенные службы являются неотъемлемой частью, основным элементом, звеном международной, трансграничной логистики, которое непосредственно принимает участие в эволюции цепей поставок международной логистики.

На современном этапе развития таможенной логистики, ее микроэкономический уровень характеризуется уровнем непосредственных участников внешнеэкономической деятельности, таможенных посредников и других провайдеров логистических услуг в таможенной сфере, которые посредством использования технологий таможенной логистики

оптимизируют товародвижения через таможенные границы сопредельных государств. При этом в качестве основного критерия оптимизации рассматривается минимизация временных потерь и/или финансовых затрат у участников внешнеэкономической деятельности в процессе их взаимодействия с таможенными органами.

Таможенная логистика может рассматриваться, с одной стороны, как совокупность средств и методов, используемых участниками внешнеэкономической деятельности для оптимизации (рациональной организации) товародвижения через таможенные границы сопредельных государств; с другой стороны, как методология управления потоковыми процессами в таможенных системах различных типов (или методология управления внешнеторговыми потоковыми процессами). В сущности, логистика в таможенном деле преследует аналогичные задачи, что логистика в целом, но связана исключительно с информацией: какой путь решения самый верный и не нарушает существующие законодательства, где можно решить вопрос оказания требуемых таможенных услуг с определенной экономией.

Основной целью применения инструментария таможенной логистики является минимизация временных и финансовых затрат при прохождении товарными потоками таможенных границ сопредельных государств и выполнении отдельных таможенных операций. Важнейшими элементами таможенной системы как подсистемы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности являются методы и меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования, которые в своей совокупности формируют методологическую базу таможенной логистики.

Приоритетным условием повышения эффективности таможенной логистики в настоящее время является создание новых таможенно-логистических комплексов и усовершенствование имеющихся, что соответственно должно повысить объем внешнеторговых операций регионов Российской Федерации. Более того распределение таможенно-логистических

комплексов вблизи государственной границы предоставит возможность компаниям осуществлять поставку товаров по принципу «от двери до двери» без существенных потерь и простоев.

Из общей совокупности инфраструктурных подразделений, создаваемых и функционирующих в таможенной сфере, особое место в контексте развития таможенной логистики занимают специализированные посреднические организации, именуемые в экономической литературе таможенными посредниками. В соответствии с действующим таможенным законодательством к числу таможенных посредников можно отнести: таможенных представителей, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов, таможенных перевозчиков, уполномоченных экономических операторов. В качестве специализированных посредников в таможенной сфере можно рассматривать банки и иные кредитные организации, страховые организации и перевозчиков. Как правило, оказание тех или иных видов таможенных услуг (обеспечение уплаты и/или уплата таможенных платежей, страхование рисков в таможенной сфере и др.) не считается для них основным видом коммерческой деятельности и осуществляется в целях диверсификации источников дохода.

Исследуемая в дипломной работе организация – ООО «Евразия Транс Тим Рус», осуществляя свою хозяйственную деятельность, в настоящее время занимает достаточно устойчивые позиции в сфере предоставления логистических услуг, а именно услуг перевозки грузов, посредством ж/д, авто и авиатранспортом, складских и экспедиторских услуг и др. Однако, ряд проблем, которые были выявлены в процессе исследования деятельности организации, требуют разработки новых подходов и направлений по совершенствованию логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус» в процессе перемещения товаров через таможенную границу.

В условиях затрудненной международной политической обстановки и продолжающихся санкций в отношении нашей страны логистические

организации, участники ВЭД, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», продолжают осуществлять свою деятельность, более того повышать ее эффективность, что положительно отражается на результатах ВЭД государства. К основным объектам логистической инфраструктуры ООО «Евразия Транс Тим Рус» можно отнести 15 собственных и агентских офисов; автотранспортный парк более 250 единиц по всей России, 1 собственный склад класса А в Шереметьево, 2 арендованных склада в Подмосковье, грузовые терминалы в Санкт-Петербурге, Самаре, Ульяновске и Нижнем Новгороде. Основные авиаперевозки осуществляются 1 самолетом (Tu-204 в лизинге по маршруту Москва-Анкара). Кроме того, для доставки используется обширный авиапарк головной компании, но чаще - привлеченных перевозчиков, в частности российской компании AirBridgeCargo.

В настоящее время логистическим компаниям, к числу которых относится ООО «Евразия Транс Тим Рус», необходимо не только продумать схему доставки, но и решить задачу по перемещению грузов через государственную границу одного или нескольких государств. Чтобы оптимизировать процесс перевозки, транспортные предприятия должны предлагать клиентам комплексные услуги, которые включают не только доставку экспортных грузов, но и помощь в оформлении документов и прохождении таможни на всем пути следования. Таким образом, затрагиваются вопросы развития таможенной логистики, которая переживает процесс становления вместе с развивающимися в России логистическими производственными, торговыми, транспортными и информационными системами.

Совершенствование логистического подхода к управлению экспортно-импортными товарными потоками в сфере таможенного дела требует, в первую очередь принципиальной оптимизации организованной системы взаимодействия всех участников ВЭД в процессе реализации таможенных процедур для достижения максимально возможного совокупного полезного

эффекта. При этом, объектом логистических усилий являются таможенные логистические процедуры, а субъектами – все участники ВЭД, включая ООО «Евразия Транс Тим Рус».

В целом, для оптимизации управления логистикой в ООО «Евразия Транс Тим Рус» следует предусматривать интеграцию:

- планирования логистических операций с планированием деятельности всего предприятия;
- операций по логистике с другими операциями, осуществляемыми предприятием;
- информационных технологий, используемых в области логистики, с информационными технологиями всего предприятия;
- информационных технологий с компаниями-партнерами.

Задачами оптимизации управления логистикой в исследуемой организации являются контроль, анализ и снижение издержек товародвижения, включая:

- стоимость перевозки различными видами транспорта;
- стоимость погрузки у отправителей, выгрузки у получателей и возможных перевалок в пути следования;
- затраты на хранение, непосредственно относящиеся к перевозке в связи с перевалкой, комплектацией или подработкой груза в пути следования;
- расходы, связанные с нахождением груза и товара в пути, его непродуктивным хранением в процессе доставки (проценты на капитал, порча, потеря, хищение груза).

Представленные в дипломной работе предложения и рекомендации, по нашему мнению, будут способствовать совершенствованию логистической деятельности ООО «Евразия Транс Тим Рус», а также развитию таможенной логистики в целом.

