

**КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. АЛЬ-ФАРАБИ**  
**Юридический Факультет**  
**Кафедра таможенного, финансового и экологического права**

**Утверждено**

На заседании Ученого совета факультета  
Протокол № 10 от 7 июня 2023 года

Декан факультета  
Д.П. Байдельдинов



**УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ДИСЦИПЛИНЫ**

86493 Транспортная и таможенная логистика  
(весенний семестр)

Образовательная программа «Юриспруденция»

Курс – 2  
Семестр – 4  
Кол-во кредитов – 9  
Форма обучения: очная

Алматы, 2024

УМК дисциплины составлен доцентом, к.ю.н. К.Ж.Куандыковым

Рассмотрен и рекомендован на заседании кафедры таможенного, финансового и экологического права

«06» \_06\_ 2023 протокол № 19

Заведующий кафедрой  
д.ю.н., и.о.профессора



Г.А. Куаналиева

**СИЛЛАБУС**  
**Весенний семестр 2023-2024 учебного года**  
**Образовательная программа «6В04203 - Таможенное дело»**  
**2 курс (3), второе высшее, рус. отд., ДОТ, 6 студентов,**

ID и наименование дисциплины	Самостоятельная работа обучающегося (СРО)	Кол-во кредитов			Общее кол-во кредитов	Самостоятельная работа обучающегося под руководством преподавателя (СРОП)
		Лекции (Л)	Практ. занятия (ПЗ)	Лаб. занятия (ЛЗ)		
86493 Транспортная и таможенная логистика	4	3	6	-	9	6
<b>АКАДЕМИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ДИСЦИПЛИНЕ</b>						
Формат обучения	Цикл, компонент	Типы лекций	Типы практических занятий		Форма и платформа итогового контроля	
<i>Онлайн</i>	БП, компонент по выбору	Классический обзор, аналитическая лекция	логические задания, дискуссия, кроссворды, конструирование, тест-вопросы		Устный экзамен	
<b>Лектор - (ы)</b>	Куандыков Калдарбек Жунисбаевич					
<b>e-mail:</b>	Kuandykov_kzh@mail.ru					
<b>Телефон:</b>	8-775-994-01-79					
<b>Ассистент- (ы)</b>	Жапаков Сабыржан Малиевич					
<b>e-mail:</b>						
<b>Телефон:</b>	8-701-242-01-01					
<b>АКАДЕМИЧЕСКАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ ДИСЦИПЛИНЫ</b>						
Цель дисциплины	Ожидаемые результаты обучения (РО)*			Индикаторы достижения РО (ИД)		
Цель дисциплины ознакомление с необходимыми знаниями в области транспортной и таможенной логистики, расширить их понимание управлением этих процессов, используя логистические подходы.	1. Понимать, толковать и правильно применять нормы в сфере транспортной и таможенной логистики.			1.1 Умеет объяснять и толковать понятия и положения в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				1.2 Умеет решать правовые ситуации в сфере транспортной и таможенной логистики.		
	2. Понимать таможенную политику с учетом тенденций транспортной и таможенной логистики.			2.1 Знает основные положения в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				2.2 Знает основные направления в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				2.3 Умеет различать и объяснять виды и этапы развития в сфере транспортной и таможенной логистики.		
	3. Демонстрировать навыки управления участниками транспортной и таможенной логистики.			3.1 Умеет объяснять различать субъектов в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				3.2 Знает характер взаимоотношений между субъектами в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				3.3 Умеет решать правовые ситуации в сфере транспортной и таможенной логистики.		
				4.1 Умеет объяснять порядок информирования и консультирования		

	4. Информировать и консультировать участников внешнеэкономической деятельности по вопросам транспортной и таможенной логистики.	участников сфере транспортной и таможенной логистики. 4.2 Умеет составлять разъяснения участникам сфере транспортной и таможенной логистики.
	5. Писать научные статьи и участвовать в научных дискуссиях по проблемам транспортной и таможенной логистики.	5.1 Умеет выявлять проблемные ситуации сфере транспортной и таможенной логистики. 5.2 Знает обосновывать пути решения правовых коллизий сфере транспортной и таможенной логистики. 5.3 Умеет писать научные статьи по проблемам транспортной и таможенной логистики.
<b>Пререквизиты</b>	<b>TGP 1201 Теория государства и права; KP 1205 Конституционное право; AP 2206 Административное право</b>	
<b>Постреквизиты</b>	<b>MP 4306 Международное право; IP 4311 Инвестиционное право; PP 4312 Предпринимательское право</b>	
<b>Учебные ресурсы</b>	<p><b>Литература:</b></p> <p><b>1. Основная:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Алибеков С.Т. Таможенное право РК. Учебник - Алматы: КазУМО и МЯ, 2014г.</li> <li>Айдарханова, К. Н. Таможенные органы Республики Казахстан. Учебное пособие - Алматы : Экономика, 2016г. - 134 б. - (МВА).</li> <li>Молокович А.Д. Транспортная логистика. Учебник. Минск. 2019г.</li> <li>Неруш Ю.М. Транспортная логистика. Учебник. Москва. Издательство: Юрайт, 2020г.</li> <li>Альбеков А. У. , Гамидуллаев С. Н. , Парфенов А. В. Таможенная логистика: учебное пособие. Санкт-Петербург: Троицкий мост, 2013г.</li> <li>ЕАЭС. Евразийская Экономическая Комиссия. Брошюра (цифры и факты). <a href="http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents">http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents</a></li> <li>Еремеева Л.Э. Транспортная логистика. Учебное пособие, Сыктывкар, 2013г.</li> </ol> <p><b>Интернет-ресурсы</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><a href="http://elibrary.kaznu.kz/ru">http://elibrary.kaznu.kz/ru</a></li> <li><a href="https://adilet.zan.kz/kaz/">https://adilet.zan.kz/kaz/</a></li> <li><a href="https://blog.agrokebety.com/ponyatiye-agrarnogo-prava">https://blog.agrokebety.com/ponyatiye-agrarnogo-prava</a></li> </ol>	

<b>Академическая политика дисциплины</b>	<p>Академическая политика дисциплины определяется <u>Академической политикой и Политикой академической честности КазНУ имени аль-Фараби</u>. Документы доступны на главной странице ИС Univer.</p> <p><b>Интеграция науки и образования.</b> Научно-исследовательская работа студентов, магистрантов и докторантов – это углубление учебного процесса. Она организуется непосредственно на кафедрах, в лабораториях, научных и проектных подразделениях университета, в студенческих научно-технических объединениях. Самостоятельная работа обучающихся на всех уровнях образования направлена на развитие исследовательских навыков и компетенций на основе получения нового знания с применением современных научно-исследовательских и информационных технологий. Преподаватель исследовательского университета интегрирует результаты научной деятельности в тематику лекций и семинарских (практических) занятий, лабораторных занятий и в задания СРОП, СРО, которые отражаются в силлабусе и отвечают за актуальность тематик учебных занятий и заданий.</p> <p><b>Посещаемость.</b> Дедлайн каждого задания указан в календаре (графике) реализации содержания дисциплины. Несоблюдение дедлайнов приводит к потере баллов.</p> <p><b>Академическая честность.</b> Практические/лабораторные занятия, СРО развивают у обучающегося самостоятельность, критическое мышление, креативность. Недопустимы плагиат, подлог, использование шпаргалок, списывание на всех этапах выполнения заданий.</p> <p>Соблюдение академической честности в период теоретического обучения и на экзаменах помимо основных политик регламентируют <u>«Правила проведения итогового контроля»</u>, <u>«Инструкции для проведения итогового контроля осеннего/весеннего семестра текущего учебного года»</u>, <u>«Положение о проверке текстовых документов обучающихся на наличие заимствований»</u>.</p> <p>Документы доступны на главной странице ИС Univer.</p> <p><b>Основные принципы инклюзивного образования.</b> Образовательная среда университета задумана как безопасное место, где всегда присутствуют поддержка и равное отношение со стороны преподавателя ко всем обучающимся и обучающимся друг к другу независимо от гендерной,</p>
--	---

расовой/ этнической принадлежности, религиозных убеждений, социально-экономического статуса, физического здоровья студента и др. Все люди нуждаются в поддержке и дружбе ровесников и сокурсников. Для всех студентов достижение прогресса скорее в том, что они могут делать, чем в том, что не могут. Разнообразие усиливает все стороны жизни.

Все обучающиеся, особенно с ограниченными возможностями, могут получать консультативную помощь по телефону/ 8-775-994-01-79; e-mail Kuandykov\_kzh@mail.ru

**Интеграция МООС (massive open online course).** В случае интеграции МООС в дисциплину, всем обучающимся необходимо зарегистрироваться на МООС. Сроки прохождения модулей МООС должны неукоснительно соблюдаться в соответствии с графиком изучения дисциплины.

**ВНИМАНИЕ!** Дедлайн каждого задания указан в календаре (графике) реализации содержания дисциплины, а также в МООС. Несоблюдение дедлайнов приводит к потере баллов.

### ИНФОРМАЦИЯ О ПРЕПОДАВАНИИ, ОБУЧЕНИИ И ОЦЕНИВАНИИ

Балльно-рейтинговая буквенная система оценки учета учебных достижений				Методы оценивания			
Оценка	Цифровой эквивалент баллов	Баллы, % содержание	Оценка по традиционной системе	<p><b>Критериальное оценивание</b> – процесс соотнесения реально достигнутых результатов обучения с ожидаемыми результатами обучения на основе четко выработанных критериев. Основано на формативном и суммативном оценивании.</p> <p><b>Формативное оценивание</b> – вид оценивания, который проводится в ходе повседневной учебной деятельности. Является текущим показателем успеваемости. Обеспечивает оперативную взаимосвязь между обучающимся и преподавателем. Позволяет определить возможности обучающегося, выявить трудности, помочь в достижении наилучших результатов, своевременно корректировать преподавателю образовательный процесс. Оценивается выполнение заданий, активность работы в аудитории во время лекций, семинаров, практических занятий (дискуссии, викторины, дебаты, круглые столы, лабораторные работы и т. д.). Оцениваются приобретенные знания и компетенции.</p> <p><b>Суммативное оценивание</b> – вид оценивания, который проводится по завершению изучения раздела в соответствии с программой дисциплины. Проводится 3-4 раза за семестр при выполнении СРО. Это оценивание освоения ожидаемых результатов обучения в соотнесенности с дескрипторами. Позволяет определять и фиксировать уровень освоения дисциплины за определенный период. Оцениваются результаты обучения.</p>			
A	4,0	95-100	Отлично				
A-	3,67	90-94					
B+	3,33	85-89	Хорошо			<b>Формативное и суммативное оценивание</b>	Баллы % содержание
B	3,0	80-84				Активность на лекциях	5
B-	2,67	75-79				Работа на практических занятиях	25
C+	2,33	70-74				Самостоятельная работа	30
C	2,0	65-69				Удовлетворительно	Итоговый контроль (экзамен)
D+	1,33	55-59	ИТОГО				100
D	1,0	50-54					
FX	0,5	25-49					

F	0	0-24	Неудовлетворительно			
<b>Календарь (график) реализации содержания дисциплины. Методы преподавания и обучения.</b>						
Неделя	Название темы				Кол-во часов	Макс. балл
<b>Модуль 1. Современные транспортно-логистические системы.</b>						
1	<b>Л 1. Тема:</b> Становление и развитие логистики.				2	
	<b>Семинар 1. Тема:</b> Становление и развитие логистики. История возникновения логистического направления. Этапы развития логистики. Цели и задачи логистики. Функции логистики.				4	7
2	<b>Л 2. Тема:</b> Видовая характеристика логистических систем.				2	
	<b>СЗ 2. Тема:</b> Видовая характеристика логистических систем. Понятие логистических систем. Цели и задачи анализа логистических систем. Основные понятия логистических систем. Модели логистических систем. Микрологистические системы. Проектирование логистических систем. Управление в логистических системах. Эффективность логистической системы. Планирование в логистических системах. Технология работы логистической системы. Принципы и законы управления логистической системы.				4	7
3	<b>Л 3. Тема:</b> Транспортное обеспечение логистики.				2	
	<b>СЗ 3. Тема:</b> Транспортное обеспечение логистики. Сущность и задачи транспортной логистики. Классификация транспортных перевозок. Выбор транспортного средства и перевозчика. Составления маршрутов движения транспорта.				4	7
	<b>СРОП 1. Консультации по выполнению СРО 1. (Презентация на тему: Становление и развитие логистики в Республике Казахстан).</b>					25
4	<b>Л 4. Тема:</b> Современные транспортно-логистические системы.				2	
	<b>СЗ 4. Тема:</b> Современные транспортно-логистические системы. Область применения и основные функции транспортной логистики. Транспортно-логистические системы, транспортно-грузовые системы, транспортно-логистические комплексы. Международные контейнерные транспортно-технологические системы, как разновидность транспортно-логистических систем.				4	7
5	<b>Л 5. Тема:</b> Тариф в международной транспортной системе.				2	
	<b>СЗ 5. Тема:</b> Тариф в международной транспортной системе. Особенности формирования цен на товарных рынках и рынках услуг. Переход выбора ценовой политики из монопольной сферы ответственности служб маркетинга к совместному управлению маркетинга и логистики. Эволюция и проблематика тарифного регулирования на транспорте. Методическое обеспечение определения верхнего предела тарифов в цепях доставки.				4	7
<b>МОДУЛЬ 2. Правовые основы транспортной логистики.</b>						
6	<b>Л 6. Тема:</b> Правовая основа транспортной логистики.				2	
	<b>СЗ 6. Тема:</b> Правовая основа транспортной логистики. Правовое обеспечение логистики. Государственное регулирование логистической деятельности. Нормативно-правовые акты, регламентирующие внутренние перевозки грузов. Международные конвенции и соглашения в области перевозок грузов различными видами транспорта. Правовые основы закупок.				4	7
7	<b>Л 7. Тема:</b> Правовое регулирование транспортной логистики на морском транспорте.				2	
	<b>СЗ 7. Тема:</b> Правовое регулирование транспортной логистики на морском транспорте. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта. Судно, экипаж судна, морской порт. Организация перевозок: сталийное время, контрсталийное время, договор морской перевозки груза, договор буксировки. Пределы ответственности судавладельца, морские протесты, претензии и иски.				4	8
	<b>СРОП 2. Консультации по выполнению СРО 2. (Презентация на тему: Современные транспортно-логистические системы).</b>					25
<b>Рубежный контроль 1</b>						<b>100</b>
8	<b>Л 8. Тема:</b> Правовое регулирование транспортной логистики в области железнодорожного транспорта.				2	
	<b>СЗ 8. Тема:</b> Правовое регулирование транспортной логистики в области железнодорожного транспорта. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта. Организация перевозок грузов: договор перевозки грузов, перевозочные документы, перевозка грузов в прямом и смешанном сообщении. Перевозка пассажиров и багажа: права и льготы пассажиров при перевозке железнодорожным				4	6

	транспортом, правила перевозки багажа на железнодорожном транспорте. Ответственность железных дорог, грузоотправителей и пассажиров, акты, претензии и иски.		
9	<b>Л 9. Тема:</b> Правовое регулирование автомобильных перевозок.	2	
	<b>СЗ 9. Тема:</b> Правовое регулирование автомобильных перевозок в Республике Казахстан. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность автомобильного транспорта. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок. Документы международного и внутреннего законодательства. Обязательное и добровольное страхование на автомобильном транспорте.	4	6
10	<b>Л 10. Тема:</b> Основы таможенной логистики.	2	
	<b>СЗ 10. Тема:</b> Основы таможенной логистики. Объект изучения таможенной логистики. Особенность экспортно-импортных товарных потоков. Особенности логистических финансовых и информационных потоков во внешнеэкономической деятельности. Специфика международных логистических цепей поставок. Основа логистической функции таможенной деятельности.	4	6
	<b>СРОП 3. Консультация по выполнению СРО 3. (Презентация на тему: Основы таможенной логистики).</b>		25
<b>МОДУЛЬ 3. Правовые основы таможенной логистики.</b>			
11	<b>Л 11. Тема:</b> Таможенные логистические операции как часть комплексного логистического обслуживания.	2	
	<b>СЗ 11. Тема:</b> Таможенные логистические операции как часть комплексного логистического обслуживания. Временное хранение товаров. Таможенное декларирование. Выпуск товаров. Перемещение товаров через таможенную границу.	4	6
12	<b>Л12. Тема:</b> Логистическая деятельность в сфере таможенного дела и уполномоченный экономический оператор.	2	
	<b>СЗ 12. Тема:</b> Логистическая деятельность в сфере таможенного дела и уполномоченный экономический оператор. Таможенный представитель. Таможенный перевозчик. Уполномоченный экономический оператор.	4	6
13	<b>Л 13. Тема:</b> Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара.	2	
	<b>СЗ 13. Тема:</b> Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара. Уровни таможенной логистической системы. Локальный уровень: пункты таможенного оформления. Микро уровень: таможи. Макро уровень: национальная таможенная система. Мега уровень: таможенные союзы, ЕАЭС, ЕС. Мета уровень: Всемирная таможенная организация.	4	6
14	<b>Л 14. Тема:</b> Основные направления и перспективы логистизации таможенного дела.	2	
	<b>СЗ 14. Тема:</b> Основные направления и перспективы логистизации таможенного дела. Логистические концепции в государственном управлении и в таможенном деле. Таможенная переработка грузов как потоковый процесс. Анализ понятий “логистическая концепция”, “логистический поток”, “логистический процесс”.	4	6
	<b>СРОП 4. Консультация по выполнению СРО 4. (Презентация на тему: Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара).</b>		25
15	<b>Л 15. Тема:</b> Проблемы развития транспортно-транзитного потенциала в ЕАЭС.	2	
	<b>СЗ 15. Тема:</b> Проблемы развития транспортно-транзитного потенциала в ЕАЭС. Транспортная система стран ЕАЭС. Формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Международные транспортные коридоры.	4	8
<b>Рубежный контроль 2</b>			<b>100</b>
<b>Итоговый контроль (экзамен)</b>			<b>100</b>
<b>ИТОГО за дисциплину</b>			<b>100</b>

**РУБРИКАТОР СОВОКУПНОЙ ОЦЕНКИ  
КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ОБУЧЕНИЯ**

«Транспортная и таможенная логистика» письменное задание (25% из 100% РК )

Критерий	«Отлично» 20-25 %	«Хорошо» 15-20%	«Удовлетворительно» 10-15%	«Неудовлетворительно» 0-10%
<b>Понимание теорий и концепций транспортной и таможенной логистики</b>	Глубокое понимание теорий, концепций транспортной и таможенной логистики. Релевантные и уместные ссылки (цитаты) на первоисточники.	Понимание теорий и концепций транспортной и таможенной логистики. Релевантные и уместные ссылки (цитаты) на первоисточники.	Ограниченное понимание теорий и концепций транспортной и таможенной логистики. Релевантные и уместные ссылки (цитаты) на первоисточники.	Поверхностное понимание/ непонимание теорий, концепций транспортной и таможенной логистики. Соответствующие и уместные ссылки (цитаты) на первоисточники не приводятся.
<b>Понимание основных проблем транспортной и таможенной логистики</b>	Хорошо связывает сравнение международного и национального законодательства. Идеальное обоснование аргументов аргументами эмпирического исследования (например, на основе сравнительного правового или статистического анализа).	Связывает сопоставление международного и национального законодательства в области логистики. Подкрепляет аргументы аргументами эмпирического исследования.	Связь в сопоставлении международного и национального законодательства ограничена. Ограниченное использование доказательств эмпирических исследований.	В сопоставлении международного и национального законодательства связи незначительны или отсутствуют. Мало или совсем не используют эмпирические исследования.
Политическое предложение или практические рекомендации	Предлагает грамотные политические и/или практические рекомендации и рекомендации по повышению транспортной и таможенной логистики.	Предлагает некоторые политические и/или практические рекомендации и предложения по повышению транспортной и таможенной логистики.	Ограниченная политика и практические рекомендации по повышению транспортной и таможенной логистики не являются существенными, не основаны на тщательном анализе и поверхностны.	Политика и практические рекомендации по повышению транспортной и таможенной логистики практически отсутствуют или очень низкого качества.
<b>Писать, APA style</b>	Письмо демонстрирует ясность, точность и правильность. APA строго придерживается стиля.	Письмо демонстрирует ясность, точность и правильность. В основном придерживается стиля APA.	В письме есть некоторые основные ошибки, и необходимо улучшить ясность. Есть ошибки в следовании APA style.	Непонятно, что написано, трудно не отставать от содержания. Есть много ошибок в следовании APA style.

Декан \_\_\_\_\_

Заведующий кафедрой \_\_\_\_\_

Лектор \_\_\_\_\_



Байдельдинов Д. Л.

Куаналиева Г.А.

Куандыков К.Ж.

**Учебно-методический комплекс КазНУ им. Аль-Фараби**

Специальность: Таможенное дело

Шифр: 6В04203

Дисциплина: Транспортная и таможенная логистика

**Тема 1. Становление и развитие логистики.**

В последние десятилетия в отечественной литературе все чаще встречается термин «логистика», хотя до недавнего времени он был знаком лишь узкому кругу специалистов. Между тем это новое для нас понятие имеет многовековую историю. Данный термин имеет греческое происхождение. Древние греки понимали под логистикой искусство выполнения расчетов. В Древнем Риме также использовалось понятие «логистика», хотя под ним понимали распределение продуктов. В свою очередь, логистика как дисциплина зародилась, по мнению ряда ученых, в результате постоянного ведения человечеством военных действий и поэтому исторически развивалась как военная дисциплина. Первые упоминания о ней датируются IX веком нашей эры. Однако как самостоятельное научное направление она сформировалась лишь к середине XIX века. Основные ее цели и задачи тогда заключались в выработке методологии ведения военных действий, стратегии и тактики движения войск, а также методик и приемов, позволяющих осуществлять эффективное взаимодействие тыловых структур и военизированных формирований в процессе обеспечения последних боеприпасами, продуктами питания и другими материально-техническими средствами. Как военная дисциплина логистика применяется по настоящее время в ряде развитых стран мира. Так, например, в Министерстве обороны США функционирует логистический отдел, в основные обязанности которого входит разработка стратегии и тактики ведения крупномасштабных военных операций. В начале 60-х годов XX века логистический подход начинает широко применяться в экономике различных стран. Его широкое применение в практике хозяйственной деятельности объясняется необходимостью сокращения временных интервалов между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, так как по исследованиям, проведенным в ряде развитых западных стран, до 70% стоимости продукта составляют расходы на логистику, а именно, на управление транспортом, складским хозяйством, запасами, кадрами, организацию информационных систем, коммерческую деятельность и многое другое. В этой связи новизна логистического подхода заключается в установлении органичной взаимной связи и интеграции вышеперечисленных областей в единую систему. Выделяют три этапа развития логистики в сфере экономики. Этап 1 – 60-е годы. Характеризуется интеграцией складского хозяйства с транспортом и координацией их использования с целью работы на один экономический результат. Этап 2 – середина 80-х. К первым двум примыкает планирование производства, что позволило повысить качество обслуживания покупателей за

счет своевременного выполнения заказов. Этап 3 – настоящее время. Происходит интеграция всех материалопроводящих звеньев, начиная от сырьевого источника и заканчивая потребителем готовой продукции.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ «ЛОГИСТИКА»** Анализ зарубежной и отечественной экономической литературы показывает, что в настоящее время нет единого определения понятия «логистика». Вся совокупность определений логистики можно разделить на две группы. 10 В первой группе определений логистика трактуется как направление хозяйственной деятельности, которое заключается в управлении материалопотоками в сферах производства и обращения. Другая группа определений рассматривает логистику как междисциплинарное научное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков. В некоторых определениях подчеркивается высокая значимость творческого начала в решении задач логистики. Так, например, это искусство управления материальными потоками или искусство и наука определения потребностей, а также приобретения, распределения и содержания в рабочем состоянии в течение всего жизненного цикла всего того, что обеспечивает эти потребности. В зарубежной литературе понятие логистики чаще всего трактуется как процесс управления движением и хранением сырья, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщикам сырья до момента получения денег за доставку готовой продукции потребителю. В терминологическом словаре по логистике, изданном в России в 1995 г., дается наиболее общее определение: логистика – это наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

**ПОНЯТИЕ МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА, ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ, ПРОЦЕДУРЫ И ФУНКЦИИ** Объектами изучения новой учебной дисциплины «Логистика» являются материальные и связанные с ними информационные и финансовые потоковые процессы. Понятие материального потока является ключевым в логистике. Материальные потоки образуются в результате транспортировки, складирования и выполнения других материальных операций с сырьем, полуфабрикатами и готовыми изделиями, начиная с первичного 11 источника сырья вплоть до конечного потребителя. Материальные потоки протекают как между различными предприятиями, так и внутри одного предприятия. Так, например, движение груза между участками разгрузки, хранения и погрузки. Итак, материальный поток – это грузы, детали, товарноматериальные ценности и т. д., рассматриваемые в процессе приложения к ним различных логистических операций и отнесенные к временному интервалу. Его размерность согласно определению – единица измерения груза (штуки, тонны и т. д.) в числителе, а в знаменателе – единица

измерения времени (неделя, месяц и т. д.). При рассмотрении материального потока груза в процессе осуществления логистической операции для заданного момента времени он превращается в материальный запас. Материальные потоки классифицируются по двум признакам. 1. В зависимости от расположения относительно конкретной логистической системы материальный поток может быть внешним, протекающим во внешней среде, за пределами логистической системы, и внутренним, образующимся в результате логистических операций, осуществляемых внутри данной системы. 2. В зависимости от направления движения материального потока относительно логистической системы он подразделяется на входной, поступающий в данную систему извне, и выходной – поступает из системы во внешнюю сферу. Исходя из определения материального потока, раскроем сущность понятия логистической операции. Итак, логистическая операция – это элементарная (неделимая) часть технологического или организационного процесса логистики, направленная на преобразование материальных потоков и связанных с ними информационных процессов. Например, обертывание груза как часть процесса его упаковки. В свою очередь, логистическая процедура – это комплекс логистических операций, осуществляемых на одном рабочем месте и составляющих часть конкретной логистической функции. Так, например, сортировка товаров по ассортиментным группам. Принимая во внимание определение логистической процедуры, логистическая функция представляет собой группу процедур, предназначенных для реализации целей и задач конкретного направления логистической деятельности: материально-технического снабжения и сбыта, управления складским хозяйством, запасами и др. Логистические операции, процедуры и функции классифицируются по четырем признакам: – по переходу права собственности на товар: односторонние (без перехода) и двухсторонние (с переходом); – в зависимости от изменения потребительских свойств: с добавленной стоимостью (расфасовка), без добавленной стоимости; – в зависимости от места их выполнения относительно логистической системы: внешние и внутренние; – в зависимости от природы потока: с материальным потоком, с информационным потоком.

## **Тема 2. Видовая характеристика логистических систем.**

### **1. Понятие логистических систем**

Экономическая система, которая обладает высокими адаптивными свойствами в процессе выполнения комплекса логистических функций и операций, является логистической системой, которая состоит из нескольких подсистем, взаимосвязанных между собой и внешней средой.

Промышленные или торговые предприятия, территориально-производственные комплексы относятся к объектам логистических систем.

Цель создания логистической системы – минимизировать издержки или сохранить их на заданном уровне при доставке продукции (услуг,

информации) в нужное место, в определенном количестве и ассортименте и максимально подготовленными к потреблению.

Целостная совокупность разнообразных элементов, объединенных в подсистемы и subsystemы, находящиеся в тесной взаимосвязи между собой, представляет логистическую систему.

Логистические системы делятся на:

- 1) производственные, транспортные, складские, которые относятся к функциональным подсистемам;
- 2) информационные, правовые, кадровые, относящиеся к обеспечивающим подсистемам.

Как система массового обслуживания логистическая система имеет внутрисистемные связи и связи с внешней средой. Виды логистических связей могут быть: материальными, денежными, информационными, при этом они бывают прямыми и обратными.

Внутрисистемные связи более развиты, чем связи с внешней средой. Они, как правило, имеют циклический характер, отражают последовательность передачи материального и информационного потоков между составляющими звеньями логистической цепи.

Система планирования, организации и контроля процессов и областей деятельности по отношению к логистическим системам строится таким образом, что влияние отдельных внутренних или внешних факторов не может существенно поменять поступательный характер проводимых работ.

Связи логистической системы с внешней средой могут быть циклическими и синергическими.

Эффект, возникающий в процессе взаимного усиления связей одной логистической системы с другой, называется логистической синергией.

Причем такой эффект может возникать между логистической системой и внешней средой на уровне входящих и выходящих материальных и информационных потоков. Логистическая синергия бывает положительной и отрицательной.

В случае выполнения всеми партнерами и контрагентами своих обязательств перед инициативной структурой возможна положительная синергия.

Она заключается в улучшении равномерности производства или реализации продукции, в ритмичности поставок товара, в повышении технологической и организационной дисциплины.

Все это в конечном счете приводит к улучшению качества продукции.

В случае одновременного невыполнения несколькими главными контрагентами своих обязательств возникает отрицательная логистическая синергия.

При этом потери сырья, времени и средств возможны в большом масштабе.

Следует отметить, что когда осуществляется сквозной контроль управления материальными потоками от ресурсов до выпуска готовой продукции, в логистических системах с вертикальной интеграцией

значительно уменьшается возможность возникновения отрицательной синергии.

В связи с этим многие компании и организации стремятся создать группу предприятий, подчиненных единой цели, единому центру логистического управления и объединенных технологической цепочкой, так называемый логистический портфель.

В качестве примера можно рассмотреть посредническую торговую организацию, имеющую склады общего пользования, осуществляющую транспортные перевозки и экспедиционное обслуживание, оказывающую потребителям коммерческие услуги или услуги по подготовке продукции к производственному изготовлению.

Логистическая система характеризуется как система с временными ограничениями, при этом нарушение одного из ограничений является причиной применения соответствующих санкций.

Укладываясь в общепринятые понятия системы, логистические системы состоят из системообразующих звеньев, находящихся во взаимосвязи и взаимозависимости между собой.

Логистическая система отличается от других экономических систем рядом характерных признаков: наличием управляемых потоковых процессов, системной целостностью и ее специфичностью, нацеленностью на производство организации управления.

Главными свойствами логистической системы являются оптимальность и адаптивность.

Необходимым и предварительно заданным свойством является оптимальность.

От итогов управляющих воздействий и реализуемых оценок зависит оптимальность применения определенных систем. Оптимизационные решения, принимаемые в логистических системах, позволяют сохранить стабильность управления при принятии последующих управленческих решений, упрощают выбор альтернативных вариантов и облегчают анализ вопросов, от которых зависят первичные предпосылки решения проблем управления потоковыми процессами.

Способность логистических систем к адаптации сложно переоценить в условиях неопределенности окружающей среды. Широкий выбор предлагаемых товаров и услуг в условиях рынка повышает степень неопределенности спроса на них.

Что является причиной резких колебаний количественных и качественных критериев материальных, финансовых, информационных и других потоков, движущихся через логистические системы. Показатель логистического цикла является важнейшей характеристикой логистических систем.

Логистический цикл определяется периодом времени, нужным для проведения заказа на поставку конкретного товара, его изготовления, включая приобретение необходимых для этого ресурсов, и непосредственно на доставку продукции, заказанной потребителем, на склад или к другому месту назначения.

Логистический цикл состоит из:

- 1) времени на оформление заказа в определенном порядке;
- 2) времени на доставку и передачу заказа поставщику.

При использовании современных средств связи времени затрачивается мало, при использовании традиционных каналов связи (почта) период времени значительно увеличивается;

3) времени выполнения заказа поставщиком, которое включает: период ожидания заказа, период выполнения заказа. Периоды складываются из:

- а) рабочего времени, нужного на изготовление продукции;
- б) времени межоперационных простоев в ходе производства, времени приемки готовой продукции и т. д.

Время выполнения заказа может состоять из времени комплектации и времени упаковки, если заказ выполняется из имеющихся в наличии у производителя или торгового посредника запасов;

- 4) времени доставки готовой продукции заказчику.

Логистический цикл может включать время на подготовку продукции к производству, время на подготовку продукции к продаже.

На практике наиболее важными являются те элементы логистического цикла, которые относятся ко времени исполнения заказа поставщиком и времени доставки продукции к месту назначения. По отношению к заказчику они могут быть управляемыми и неуправляемыми. Иногда в экономической литературе встречается термин «цикл материального потока», который близок по смыслу к термину «логистический цикл».

## **2. Цели и задачи анализа логистических систем**

С взаимоотношениями логистики и издержек производства связано одно из направлений исследования логистики. Попытка минимизировать издержки какого-либо отдельного вида деятельности (транспорта, производства, складского хозяйства) приводят к повышению общей стоимости логистики.

Поэтому теория предполагает проведение анализа новых введений любого вида деятельности логистики с учетом всех издержек системы. Комплексный анализ логистики может определить, выработать политику управления. Системный анализ способствует работе и повышению эффективности системы логистики, его результатом являются новые концепции, введение новых технологий и оборудования.

Ценовой анализ логистики зачастую проводится для поиска направлений снижения издержек в определенном рыночном пространстве; изменения, происходящие в системе под воздействием анализа, имеют важное значение для маркетинга.

Тщательный и качественный анализ логистической системы позволяет более четко определить цели и задачи распределения. С этой точки зрения системный анализ выступает в качестве инструмента маркетинга, позволяющего поддерживать и определять стандарты обслуживания.

## **3. Основные понятия логистических систем**

Логистические системы являются одним из наиболее важных понятий в логистике и имеют широкое применение в практической деятельности предприятий.

Адаптивная система с обратной связью – это логистическая система, выполняющая определенные логистические функции. Она имеет развитые связи с внешней средой и состоит из нескольких подсистем.

Проанализируем свойства логистических систем с учетом основных характеристик, присущих каждой.

1. Целостность и возможность деления. Дробление логистических систем на аспекты можно проводить на макроуровне: при движении материального потока от одного предприятия к другому в качестве аспектов возможно рассмотрение самих предприятий, а также связывающего их транспорта; на микроуровне логистическая система рассматривается в качестве главных подсистем: закупка, снабжающая логистическую систему материальным потоком; планирование и управление производством, управляющие подсистемой закупок в процессе выполнения технологических операций и принимающие материальный поток.

Сбыт – это выход материального потока из логистической системы.

Единство цели обеспечивает совместимость элементов логистической системы, этому подчинено функционирование логистических систем.

2. Связи. В микрологистических системах внутрипроизводственными отношениями связаны их элементы.

В макрологистических системах базу связей между элементами составляет договор.

3. Организация. Определенным образом упорядочены связи между элементами логистической системы. Это значит, что логистическая система имеет конкретное организационное строение, состоящее из находящихся во взаимосвязи объектов и субъектов управления, воплощающих заданную цель.

4. Оперативность. Способность поставить нужный товар надлежащего качества в определенное время в конкретное место с малыми затратами и возможность приспособляться к изменяющимся условиям окружающей среды. Применение этого свойства позволяет логистической системе закупать материалы, проводить их через свои производственные возможности и выпускать во внешнюю среду, добиваясь при этом намеченных целей. Оперативные свойства логистической системы не присущи ее элементам, рассматриваемым вне системы.

5. Сложность. В логистической системе определяется главными свойствами, такими как присутствие большого количества элементов, взаимодействие между отдельными элементами, сложность работы, выполняемой системой, существование сложно организованного управления, влияние на систему большого количества стохастических моментов внешней среды.

6. Иерархичность, что означает подчиненность элементов более низкого уровня элементам более высокого уровня.

Каждая логистическая система строится из общности элементов, между которыми происходят конкретные рабочие связи и отношения.

Звеном логистической системы является экономический или функционально автономный объект, не подлежащий дальнейшему преобразованию в границах определенной задачи анализа или построения.

Звенья логистической системы могут быть трех основных видов: генерирующие, преобразующие и поглощающие; им соответствуют проходящие вместе с ними информационные потоки. Зачастую встречаются смешанные виды логистической системы, в которых три перечисленные характеристики комбинируются между собой.

В звеньях логистической системы материальные, денежные, информационные потоки могут сходить, разветвляться, дробиться и менять свои характеристики.

Как звенья логистической системы могут выступать предприятия и их подразделения и т. д.

Специфическими характеристиками звеньев, из которых может состоять логистическая система, являются:

- 1) разнообразные формы собственности и организационно-правовая формы, отличия в характере и задачах работы;
- 2) разная мощность и концентрация применяемого технологического оборудования и используемых ресурсов;
- 3) рассредоточение технических средств и трудовых ресурсов на большой территории;
- 4) большая мобильность транспортных средств;
- 5) зависимость итогов деятельности от большого числа внешних факторов и сопредельных звеньев.

Большое количество звеньев логистической системы является соединением субъектов и объектов управления со своими характеристиками эффективности работы, что в большей степени усложняет управление в логистической системе.

По масштабу области деятельности логистических системы подразделяются на макро– и микрологистические системы.

#### **4. Модели логистических систем**

При разработке моделей логистических систем пользователи должны помнить о влиянии большого количества объективных и субъективных факторов, функционирующих в определенный момент времени. Главные из них следующие:

1. Состав субъектов и их размещение.

Система может включать одну или несколько юридически зависимых или независимых организаций области производства и обращения. Потребностью в материальных, экономических и трудовых ресурсах определяется выбор модели логистической системы, а также маркетинговой стратегии на рынке товаров и услуг.

При организации логистической системы, формировании новых производств непременно учитывается наличие и размещение поставщиков. Не

имеют возможности эффективно влиять на локализацию поставщиков или потребителей большинство хозяйственных структур. Поэтому они располагают свои предприятия с учетом сокращения транспортных издержек.

## 2. Число и размещение складов и перевалочных пунктов.

Они могут устраиваться прямо на предприятиях, соединяться в системы хранения и переработки материальных ресурсов, принятых от поставщиков, или в складские трансформационные центры, ориентированные на удовлетворение запросов потребителей. При необходимости могут быть созданы промежуточные склады в непосредственной близости от потребителей.

## 3. Транспортные модели.

При формировании логистических систем разрабатывается несколько вариантов транспортных моделей. Каждый из них выделяется издержками, типом транспорта, скоростью поставки, надежностью, ритмичностью, оригинальностью упаковки и складирования.

Обусловливается и реализуется оптимальный в сформировавшихся на данный момент условиях вариант. При изменении условий, повлекшем за собой трансформирование расчетных показателей, субъекты логистических систем должны иметь возможность использовать другие варианты транспортных моделей.

## 4. Связь.

Функциональные подразделения логистической системы всех уровней интегрированы не только транспортной, контрольной, но и коммуникационной связью, образующей сложные подсистемы. Взаимосвязь между подразделениями и подсистемами реализуется при помощи телефона, телеграфа, кабельной связи, компьютерной сети и прочего. Каждый из видов связи имеет свои плюсы и минусы.

Фактор быстрой связи играет важную роль в ходе функционирования логистической системы. Он воздействует на уровень адаптации системы к окружающей среде, оказывает прямое влияние на процессы принятия и реализации решений.

## 5. Информационная система.

При создании логистических систем ее наличие является обязательным. Ее структура зависит от пользователей, в число которых входят элементы не только определенной системы, но и внешней среды.

Проверка последних ограничена. Большое влияние на тип информационной системы оказывает выбранный подход при обработке заказов. Поэтому система может быть централизованной и децентрализованной.

Степень интеграции, по которой они различаются, зависит от поставленных целей.

Процесс развития логистических систем базируется на логистических принципах и предполагает точное взаимодействие и согласованность всех перечисленных ранее функциональных элементов с учетом воздействия влияющих факторов. Состав моделей логистической системы представляет

собой характерную организацию связей и отношений между подсистемами и составными элементами системы и взаимосогласованный состав этих подсистем и элементов, каждому из которых соответствует конкретная функция.

Логистическим системам свойственна полиструктурность, которая выражается во взаимопроникновении разных подсистем, формирующих несколько структур.

Особенностью логистических систем является их отношение к системам с переменной структурой. Они не статичны и организуются применительно к условиям работы, имеют свойство быстрой реструктуризации.

Особая форма эксперимента является логистическим моделированием, она заключается в исследовании объекта по его модели.

Теория логистики и имеющийся в настоящее время практический опыт позволяют свести многообразие особенностей движения материальных, денежных и других ресурсов, а также информации на предприятиях к определенному числу стандартных моделей.

Такой подход сокращает время и экономит средства на формирование индивидуальных программ. Логистические субъекты в связи с этим классифицируются по различным признакам.

1. По типу производства организации делятся на: единичные, серийные и массовые.

2. По характеру технологических процессов – на: непрерывные и дискретные.

Используются особые признаки, по которым происходит классификация логистических субъектов.

3. По структуре поставщика, по средней удаленности поставщиков, по уровню взаимодействия с другими предприятиями.

Большое количество признаков, характеризующих особенности предприятия, применяемое для формирования моделей, делает последние более приближенными к реальным условиям, а следовательно, программы расчетов позволяют сделать меньше ошибок и сбоев в работе.

Сущность моделирования основывается на определении подобия изучаемых систем или процессов, которое может быть полным или частичным. По этому признаку все модели экономических систем делятся на изоморфные и гомоморфные.

Изоморфные модели включают в себя характеристики реального субъекта, и их соответствие является полным.

Гомоморфные модели основываются на неполном подобии выбранной модели, другими словами, подобие является частичным.

При моделировании логистических систем полного подобия просто не может быть.

Важнейшей характеристикой логистических моделей является их материальность.

По этому признаку они делятся на два класса: материальные и абстрактные.

Материальные модели воспроизводят основные геометрические, физические и функциональные характеристики изучаемого субъекта или процессов.

В логистике зачастую единственным способом моделирования является абстрактное моделирование, оно по способу выражения может быть символическим и математическим.

Символические модели делятся на два вида.

1. Языковые, в основе которых лежит определенная совокупность слов, понимаемых однозначно.

2. Знаковые модели, суть которых состоит в том, что отдельным понятиям присваиваются некие условные обозначения, т. е. знаки.

Наиболее эффективным в логистике является математическое моделирование.

Самыми распространенными в логистике являются два вида математического моделирования: аналитическое и имитационное.

Аналитическое моделирование заключается в своеобразном математическом подходе в процессе исследования логистических систем. Его цель – получение максимально точных решений. Сам процесс аналитического моделирования разбивается на три этапа.

На первом формулируются математические законы и зависимости, которые связывают отдельные объекты системы.

На втором этапе происходит решение уравнений и получение теоретических результатов.

На третьем осуществляется сопоставление полученных результатов с реальностью, приводится проверка на адекватность.

Преимуществами аналитического моделирования являются большой потенциал обобщения и возможность многократного использования.

Имитационное моделирование применяется в тех случаях, когда аналитические способы исследования той или иной логистической модели отсутствуют или их поиск требует больших затрат.

Имитационное моделирование используется как для анализа, так и для оптимизации работы логистических систем и является основным методом исследований потоковых процессов. Имитационное моделирование разбивается на два этапа: первый заключается в конструировании модели реальной логистической системы, второй – в проведении экспериментов на данной модели.

При использовании имитационного моделирования нужно учитывать два основных недостатка.

Во-первых, это высокая стоимость данного метода исследований.

Во-вторых, есть большая вероятность ложной имитации, так как не только потоковые, но и другие процессы в логистических системах имеют приближительный характер.

Типичная логистическая система состоит из конкретного количества элементов и определенных взаимосвязей. Логистическое моделирование позволяет сопрягать не только возможные связи в условиях развития существующего рынка, но и эвристические отношения в прогнозируемом рынке. Такой характер моделирования управления логистическими системами имеет место и на макро-, и на микроуровне.

На моделирование логистических систем большое влияние оказывают различия в условиях деятельности предприятий и даже аналогичных подразделений.

## **5. Микрологистические системы**

Микрологистические системы управления включают внутрипроизводственную логистическую сферу одного или группы предприятий, объединенных между собой на корпоративной основе.

Технологически связанные производства, объединенные одной инфраструктурой и работающие на один экономический результат, включают в себя микрологистические функции.

Главные комплексные функции этих экономических систем состоят в следующем.

1. В соответствии с потребностью производства, ориентированного на выполнение заказов покупателей, осуществление закупок и реализация плана поставок.

2. На основе оптимизации потоковых процессов организация управления транспортно-перемещающими работами в сфере производства.

3. Создание требуемых условий транспортировки и доставки сбываемой продукции, обеспечение соответствия ее заказам, реализация и контроль плана сбыта.

4. Воздействие на некоторые логистические процессы во внешней среде.

Микрологистические системы имеют несколько уровней управления. Объектом управления для первого уровня является предприятие, или группа предприятий в корпоративном объединении.

Объектом управления второго уровня – сферы деятельности предприятия.

Объектом управления для третьего уровня выступают подразделения предприятия, и для последнего, нижнего уровня объектом управления являются отдельные процессы, протекающие в подразделении.

В экономической литературе иногда можно встретить мнение, что микрологистические системы являются отдельными звеньями макрологистических систем. Однако это не обязательно.

Различают внутренние, внешние и интегрированные микрологистические системы.

Оптимизируют управление материальными потоками в пределах технологического цикла производства продукции внутрипроизводственные логистические системы.

Эффективное использование и уменьшение запасов материальных ресурсов и незаконченного производства, ускорение оборачиваемости

оборотного капитала фирмы, уменьшение длительности рабочего периода, управление степенью запасов фактических ресурсов, незаконченного производства и готового товара в складской системе фирмы-изготовителя, улучшение работы промышленного транспорта являются главными задачами внутрипроизводственной логистической системы, если задана программа выпуска готовой продукции. Обычно критериями оптимизации работы внутрипроизводственных логистических систем являются минимальная себестоимость продукции и минимальная длительность производственного периода при достижении нужной степени качества готовой продукции.

Микрологистические внутрипроизводственные системы могут быть детализованы до производственного подразделения предприятия.

Решают проблемы, связанные с управлением и повышением эффективности материальных и сопутствующих потоков, от начального до конечного пункта назначения вне производственного технологического процесса внешние логистические системы. Элементы снабженческих и распределительных сетей, выполняющих те или иные логистические функции по обеспечению движения потоков от поставщиков материального сырья к производственным подразделениям, являются звеньями логистической системы.

Характерными задачами внешних логистических систем являются оптимальная организация перемещения материальных ресурсов и готовой продукции в товаропроводящих сетях, рационализации затрат, связанных с логистическими действиями отдельных элементов логистической системы, и общих затрат, уменьшение времени доставки ресурсов и готового товара и времени выполнения заказов потребителей, управление запасами ресурсов и готовой продукции, достижение высокого уровня сервиса.

Представляет собой частично или полностью систему сбыта продукции поставщика система снабжения производителя материальными ресурсами.

Место передачи прав собственности на товар от поставщика к потребителю является принципиальным вопросом. Обычно в договоре закрепляются поставки материальных ресурсов, условия передачи прав собственности. Возникающие при этом некоторые конфликтные ситуации связаны с различиями в логистических стратегиях и задачах поставщиков и потребителей. Зачастую это приводит к созданию производителем собственной структуры закупок, отличающейся от структуры поставщиков.

Состоящие из звеньев логистические системы, подобные, выполняющие различные операции и функции по транспортировке, складированию, грузопереработке с учетом товаропроводящей сети поставщиков составляют внешнюю систему, которая зачастую называется логистической системой снабжения. В такой системе одной из главных задач является координация логистических операций и согласование целей с поставщиками и посредниками.

Определение основных логистических операций повлекло за собой появление внешних логистических систем фактического распределения, снабжения и др.

Но в полной мере теория бизнес-логистики в современном понимании была воплощена при появлении интегрированных логистических систем.

В интегрированной логистической системе логистический менеджмент представляет собой такой управленческий подход к организации функционирования предприятия и его логистических партнеров, который позволяет вести наиболее полный учет временных и пространственных факторов в ходе оптимизации управления материальными, денежными и информационными потоками для достижения стратегических целей предприятия на рынке.

Теории минимизации всех логистических затрат и управления качеством на всех стадиях производственно-распределительного цикла являются определяющими для формирования интегрированных логистических систем.

Иногда рассматриваются как подсистемы интегрированной логистической системы внутрипроизводственные и внешние логистические системы.

В зависимости от поставленных перед логистической системой целей и критериев оптимизации путем создания особенной организационно-функциональной структуры реализуются основные логистические функции.

Созданная структура включает в себя высший логистический менеджмент, выполняющий координацию и интегрированное управление фактическими потоками, и множество элементов логистической системы. Элементы логистической системы могут быть как внутренними подразделениями предприятий (транспортными, складскими и т. д.), так и привлеченными предприятиями, выполняющими те или иные логистические операции и функции.

Система, назначение которой не состоит в извлечении прибыли или достижении каких-либо других корпоративных целей организации бизнеса, считается макрологистической системой.

Эта система создается на уровне территориального или административно-территориального образования для решения социально-экономических, экологических и других проблем подобного рода.

Макрологистические системы классифицируются по нескольким признакам.

По административно-территориальному признаку логистические системы бывают следующих видов: районные, межрайонные, городские, краевые, региональные, межрегиональные, республиканские и межреспубликанские.

По объектно-функциональному признаку макрологистические системы выделены для группы предприятий одной или нескольких отраслей, межведомственные, военные, торговые и т. п.

Критерии построения микрологистических систем могут в значительной степени отличаться от целей создания макрологистических систем.

В качестве показателей оптимизации работы в рыночной системе бизнеса и соответственно формирования логистической организации и управления для фирмы могут применяться такие показатели, как наименьшее количество общих логистических затрат, максимальный уровень продаж готовой продукции, завоевание максимального сегмента рынка, стабилизация позиций на рынке сбыта и т. п.

Наиболее полное удовлетворение запросов потребителей по отношению к качеству продукции, срокам выполнения заказов, степени логистического сервиса является обязательным условием.

При построении макрологистических систем в большинстве случаев используется критерий минимума общих логистических издержек. Формирование макрологистических систем определяют политические, военные, экологические цели. Например, для улучшения экологической ситуации в регионе возможно создание макрологистической системы оптимизации транспортных потоков, решающей задачи эффективности маршрутов, регулирования транспортных потоков, а именно, переключения перевозок с одного вида транспорта на другой.

В макрологистических системах могут решаться задачи, суть которых состоит в: формировании межотраслевых материальных балансов, выборе форм и видов снабжения и сбыта продукции, направленных на конкретные группы потребителей и производителей, размещении на определенной территории складских комплексов общего пользования, выборе транспорта, организации транспортировки и т. п.

На базе межгосударственных программ макрологистические системы предполагают создание единого экономического пространства, где сведены к минимуму препятствия для движения капиталов, товаров, информации, трудовых ресурсов.

## **6. Проектирование логистических систем**

Практическое использование логистики в условиях рыночной экономики выступает как важнейший фактор развития предпринимательства.

Организация логистических систем на первых этапах на уровне макроэкономики совершалась самопроизвольно, методом проб и ошибок. Для облегчения этого процесса в дальнейшем на базе имеющегося опыта были разработаны методики формирования организационных структур логистики в хозяйственных субъектах.

Путем разработки альтернативных вариантов моделей и сравнения между собой по их характеристикам происходил поиск наиболее эффективных логистических решений.

На основе соответствия максимально эффективному достижению логистических целей осуществляется выбор наилучшего варианта.

При проектировании и совершенствовании логистических систем нужно располагать достаточным объемом разносторонних данных, учет которых, как и ход сбора и обработки, в дальнейшем не должен прекращаться.

Основные сведения, учитываемые при проектировании логистических систем.

1. Информация о рынке:

- 1) его состав, масштаб, статичность;
- 2) число покупателей и их особенности;
- 3) размещение заказчиков;
- 4) гибкость спроса;
- 5) состояние финансовой области;
- 6) законодательство;
- 7) политика государственного экономического регулирования и т. д.

2. Информация о производстве:

- 1) необходимость материальных ресурсов, машин, оборудования и комплектующих изделий;
- 2) вероятность поставок по кооперации;
- 3) методика производства;
- 4) оснащенность производства и степень загрузки мощностей;
- 5) производственный темп;
- 6) длительность и специфика производственного цикла.

3. Информация о материальных потоках:

- 1) характеристика специфики и состояния материальных потоков;
- 2) информация о передвижаемых грузах;
- 3) способ работ и операций при передвижении;
- 4) время транспортировок и общее время доставок.

4. Сведения об информационных потоках:

- 1) характеристика специфики и состояния информационных потоков;
- 2) сведения о системе информационного обеспечения;
- 3) методика обработки и закрепления информации;
- 4) способ получения и распространения информации;
- 5) потенциал хранения и накопления информации и т. д.

Очень трудно, но возможно учесть все факторы, которые влияют на проектирование логистических систем.

## **7. Управление в логистических системах**

В крупных логистических системах формируются свои отдельные консультативные советы, которые должны обеспечить правильность решений, принимаемых управленческим персоналом логистических систем и отдельных подразделений. Прежде чем рассмотреть методы организации логистического управления, нужно максимально полно определить функциональное назначение соответствующих структур. Очевидно, организационная структура, которая занимается управлением логистической системой, обязана выполнять следующие функции.

1. Вырабатывать и формировать систему логистики, придерживаясь схематичных принципов и положений.

В результате производственно-хозяйственной деятельности периодически возникает необходимость преобразований в существующей на предприятии

системе логистики. Зачастую такие изменения носят кардинальный характер. Поэтому проводится общая реорганизация всей логистической системы.

2. Проектировать и реализовывать стратегию логистики с учетом рыночной стратегии фирмы.

Работоспособность логистической системы обуславливается стратегической и тактической политикой в области производства, продаж, инвестиций, персонала, технологий. Эти и другие элементы нужно принимать во внимание не только в ходе общего управления, но и при формировании стратегии логистики.

Двойная ответственность возложена на должностные лица, занимающиеся управлением логистики.

Во-первых, за точное и своевременное информирование руководителей высшего уровня о подходах к исполнению принятых решений по вопросам стратегии логистикой, а также, конкретном положении дел.

Во-вторых, перед исполнителями за хорошую организацию и слаженность осуществляемых работ и мероприятий и за доведение итогов анализа эффективности предложенных изменений.

3. Комплексно управлять логистической системой с целью рационализации потоковых процессов.

Эта деятельность разнообразна и состоит из:

- 1) управления внешним транспортом;
- 2) управления внутренним транспортом;
- 3) планирования и контроля процесса производства;
- 4) планирования организации и контроля за состоянием запасов (не исключая материальные, сырьевые и товарные), т. д.

4. Согласовывать взаимосвязанные функции управления.

Все управленческие структуры в хозяйственных подразделениях связаны с логистикой.

Для того чтобы разделить области воздействия и ответственности в каждой производственно-экономической системе, нужно придерживаться специфики задач, решаемых отдельным подразделением и всей структурой в целом.

5. Решать задачи индивидуальности предприятия.

Кроме особенностей, диктуемых принадлежностью предприятия к конкретной части экономики, управления и социальной сферы, большое значение при проектировании и управлении логистическими системами имеют характерные особенности хозяйственных структур. Они играют двойную роль.

Во-первых, не позволяют унифицировать инструменты логистики, что делает практический опыт логистики многообразнее.

Во-вторых, побуждают к глубокому, постоянному и комплексному изучению возможностей, состояния и условий работы предприятия, что благоприятно отражается на качестве осуществляемых работ и способствует своевременной адаптации к окружающей среде.

В соответствии со спецификой предприятия и соответствующими функциями логистика может иметь централизованный и децентрализованный характер, когда управление осуществляется на уровне некоторых подразделений.

И соответственно управленческая ответственность делится между различными структурными подразделениями или собирается в одном координирующем центре.

### **8. Эффективность логистической системы**

Ученые в области логистики считают, что на данный момент не существует универсальной модели оценки эффективности логистической системы, способной учитывать все переменные, все нюансы и все возможные ситуации.

Тем не менее один параметр, который может связать всю логистическую систему с учетом всех переменных, нюансов и ситуаций, существует – это прибыль. Если выстроить цепочку продвижения материалопотока, то в ней возможно участие тех фирм, которые будут получать прибыль.

Создание этих фирм вызвано сложившейся экономической ситуацией.

Прохождению каждой логистической операции сопутствуют издержки, которые несут конкретные элементы логистической системы.

Принцип классификации логистических операций может быть положен в основу классификации издержек. От вида логистической системы, задач управления и оптимизации в определенных логистических цепях и каналах зависит выделение тех или иных издержек или группы издержек. Общая сумма издержек с учетом затрат на логистическое администрирование создает общие логистические издержки в рассматриваемой логистической системе.

Зачастую для достижения цели оптимизации структуры или управления логистической системой в составе общих логистических издержек принимаются во внимание прибыли от замораживания материальных ресурсов, незаконченного производства и готовой продукции в запасах, а также урон от недостаточной степени качества снабжения, производства, распределения готовой продукции потребителям логистического сервиса. Обычно этот ущерб оценивается как возможное уменьшение масштаба продаж, уменьшение сегмента рынка, потеря прибыли. С другой стороны, все издержки можно классифицировать по следующим категориям: постоянные, переменные, общие, средние, предельные издержки. При анализе доходов фирмы различают следующие их разновидности: валовой, средний валовой, предельный доход.

Оценка эффективности работы системы может быть осуществлена путем сопоставления доходов и издержек. При этом применяются два подхода. В первом случае эффективность определяется в среднем за определенный интервал времени путем сравнения валовых доходов и издержек.

Во втором случае эффективность определяется для определенного состояния рынка и производственно-сбытовой системы методом сопоставления предельных затрат и предельных издержек.

Если при определенной величине материального потока размер дополнительного валового дохода, получаемого в результате введения логистической системы, превосходит размер затрат на создание и введение этой системы, то можно продолжать работу. Изменяя масштабы материального потока и изучая размер достигаемой при этом эффективности, можно вывести его оптимальный с точки зрения эффективности объем.

Если определяется, что для данного масштаба материального потока неизменные издержки полностью покрываются, а временные издержки перекрываются лишь частично, то предприятие может оставаться на рынке, а в логистической деятельности нужно ответить на вопрос, как необходимо реорганизовать и оптимизировать работу предприятия, чтобы добиться увеличения доходов и уменьшения переменной части издержек с целью превышения доходов над расходами.

## **9. Планирование в логистических системах**

Логистическая система не только включает в себя функциональные области, но и взаимодействует с управленческими функциями, такими как планирование, организация и контроль.

Планирование в логистических системах рассматривается как функциональная область деятельности фирм и состоит из нескольких аспектов: размещение фирм, планирование складской сети, система складской обработки грузов, упаковка, планирование производства, выбор оборудования и транспортной модели.

Логистическая система, применяемая фирмой для выработки стратегии в таких видах деятельности, как планирование и производство, взаимодействует с функциональными областями: производство и технология, маркетинг, а также финансирование и администрирование.

В планировании логистика оказывает влияние на производство и технологию посредством определения оптимального размещения фирмы, планирования складской сети, складской обработки грузов, выбора оборудования, транспортной модели; в сфере маркетинга логистика определяет направления распределения, цели обслуживания распределения; финансирование и администрирование связаны с разработкой информационной системы, контроля над запасами и бюджетом.

## **10. Технология работы логистической системы**

Существует несколько главных принципов построения и работы логистических систем.

1. Системный подход. Транспортировка, погрузочно-разгрузочные работы, управление запасами, обработка заказов и т. д. как логистические функции рассматриваются в качестве находящихся во взаимосвязи и взаимодействии элементов системы. Такой подход оптимизирует всю систему в целом, а не отдельные ее элементы.

2. Учет общей целостности издержек логистической цепи. Минимизация суммы издержек цепи в целом и отдельных ее элементов в частности является критерием эффективности функционирования логистической цепи.

3. Обеспечение адаптивности, эластичности, надежности, большой скорости и качества работы всей системы и ее элементов.

Воплощение на практике позиций логистики нуждается в применении новых технологий, обеспечивающих оптимальную работу всей системы.

Технологии рассматриваются на двух уровнях:

1) макроуровень – взаимосвязанная работа элементов логистической системы;

2) микроуровень – оптимальная работа некоторых звеньев логистической системы.

Транспорт является связующим звеном между производством и потреблением. Транспортно-экспедиционным фирмам производители с созданием логистических систем передают часть функций, потому что в большинстве фирм транспортные затраты составляют до трети продажной цены товара. Они освобождаются от несвойственных им функций: упаковки, маркировки, сортировки грузов, складирования, ведения счетов, нахождения эффективного варианта транспортировки, следования графику транспортировки, контроля за целостностью груза во время перемещения. Транспортно-экспедиционные фирмы, в некоторых случаях осуществляя выкуп груза у поставщиков, делаютя снабженческо-сбытовыми распределительными центрами.

Транспортно-экспедиционная фирма таким образом становится ответственной за все звенья по доставке грузов. Она сотрудничает с АТП, железнодорожными станциями, портами и т. д. Смешанные перевозки в Германии могут служить примером новой технологии в условиях логистики.

## **11. Принципы и законы управления логистической системой**

Логистическое управление является реализацией системного подхода к производственно-сбытовой деятельности.

Системный подход в экономике представляет собой комплексное исследование экономической системы как единого целого с точки зрения системного анализа. Системный подход означает, что каждая система является единым целым даже тогда, когда она состоит из отдельных, разобщенных подсистем, связанных общей целью.

Он позволяет увидеть изучаемый объект как комплекс взаимосвязанных подсистем, подчиненных одной цели, раскрыть его свойства, внутренние и внешние связи.

Характерной особенностью формирования логистических систем управления является то, что такая система должна сначала анализироваться с целью установления взаимосвязей с окружающей средой, а потом должны устанавливаться взаимосвязи внутри формируемой системы.

Для логистических систем управления свойственны четыре уровня полноты охвата компонентов производственно-сбытовой системы.

Для логистических систем первой степени полноты охвата компонентов свойственно выполнение функций складирования продукции, готовой к отпращиванию, и ее транспортировки к потребителям.

Для логистических систем второй степени полноты охвата элементов характерно распространение их компетенции до выходов собственно производства. В функции таких систем входит обработка заказов, обслуживание потребителей, хранение готовой продукции.

Для логистических систем третьей степени полноты охвата компонентов свойственно распространение их компетенции дополнительно на входные склады, систему доставки исходных материалов, область закупок и снабжение, а также движение материалов во время производственного процесса. Логистическое управление системами третьего уровня заключается в генерировании упреждающих воздействий и не ограничивается адекватным реагированием на спонтанные отклонения. Логистические системы четвертой степени полноты охвата элементов распространяют свою компетенцию на все компоненты и стадии производственно-сбытового процесса, не исключая планирование и управление собственно производством. Целесообразность введения логистического управления в производственно-сбытовой системе в каждом конкретном случае нуждается в специальном рассмотрении.

Наиболее удачно сформулированы и обоснованы правила построения логистических систем управления для начинающих в трудах зарубежных ученых. Данный обзор рекомендаций является обобщением в одну концепцию подходов к созданию логистических систем.

Первое правило. На достижение главной цели должны быть направлены все производственные и снабженческо-сбытовые операции, которые должны быть тесно связаны со стратегией организации. Это правило определяющее, и соблюдение этого правила во много раз повышает степень взаимодействия всех подсистем и уменьшает отрицательные проявления организационной деятельности логистических структур.

Второе правило. Материально-техническое обеспечение, сбыт готовой продукции и транспортно-экспедиционные работы должны быть организованы таким образом, чтобы воплотить возможность создания на предприятии единого направляющего подразделения. Оптимизировать решения этих и других задач лучше в том случае, когда за снабжение, транспорт и доставку готовой продукции в хозяйственном подразделении отвечает одно лицо.

Третье правило. Любая логистическая система должна располагать достаточным информационным обеспечением, а каждое определенное структурное подразделение обязано иметь опыт его скорейшего и рационального использования. Эта задача на предприятиях решается в ходе создания комплекса автоматизированных систем управления.

Четвертое правило. Логистические подразделения на предприятии должны быть укомплектованы квалифицированными специалистами. В данном случае надлежащее кадровое обеспечение предполагает подготовку и переподготовку определенных специалистов. Предприятие не должно экономить средства на решение этого вопроса.

Пятое правило. Должно установить тесные внешние и внутренние системные связи независимо от выбора производственно-экономической деятельности. Ко всему процессу хозяйственной деятельности организации должно относиться как к целостному и неразрывному.

При таком подходе все работы, проходящие на предприятии или за его пределами, оцениваются как важные не только для всех партнеров по коммерческой деятельности, но и для всех сотрудников предприятия.

Шестое правило. Руководству предприятия, а соответственно и центру управления логистической системы легче и эффективнее управлять транспортными и складскими работами, а также организацией сервиса покупателей через учетно-плановые подразделения. Если данное требование выполняется, то прибыль предприятия может вырасти до величины прибыли от основной деятельности.

Седьмое правило. Необходимо определить оптимальный уровень обслуживания персонала для каждой конкретной логистической системы в зависимости от ее потенциала. Стремление к совершенствованию сервиса потребителей в итоге награждается адекватным увеличением прибыли.

Восьмое правило. Большое значение имеет серьезное, внимательное отношение к любым мероприятиям в процессе управления логистической системой, так как именно они позволяют в большей степени повысить интеграцию производственно-хозяйственной деятельности по всем рабочим направлениям, урегулировать несоответствия в производстве, снабжении и сбыте, уничтожить сбои в ходе адаптации к неожиданным воздействиям внешних или внутренних факторов.

Девятое правило. Производить постоянный поиск возможностей оптимального укрупнения мелких партий грузов, что приводит к уменьшению издержек обращения и повышению эффективности снабженческо-сбытовых и транспортировочных работ.

Десятое правило. Гласная оценка деятельности органов материально-технического обеспечения сбыта и транспорта занимает важное место в процессе управления логистикой. К сожалению, зачастую труд работников логистических подразделений на многих предприятиях недооценивается.

### **Тема 3. Транспортное обеспечение логистики.**

1. Сущность и задачи транспортной логистики. Классификация транспортных перевозок Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и структурные изменения в характере деятельности предприятий данной отрасли, которая в конце 70-х годов превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран. Ее относительно низкая эффективность была обусловлена тем, что органы государственного регулирования чрезмерно жестко регламентировали

тарифы, расстояния транспортировки, номенклатуру перевозимых грузов, направления капиталовложений и некоторые другие параметры деятельности транспортных компаний, а также проводили политику ограничения числа фирм в комплексе. В итоге конкурентная борьба была вялой, а действовавшие компании пользовались монопольным положением, что давало им возможность сдерживать объем и ассортимент услуг и компенсировать высокие издержки высокими тарифами. Но уже с 80-х годов начинается органическое срастание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы “производство - транспорт - распределение”. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику. Новый подход к транспорту как к составной части более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. Транспорт — это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику. Транспорт представляют как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования. Транспорт общего пользования — отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и население. Его часто называют магистральным (магистраль — основная, главная линия в какой-нибудь системе, в данном случае — в системе путей сообщения). Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной) автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный. 2 Транспорт необщего пользования — внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям, является, как правило, составной частью каких-либо производственных систем. Транспорт органично вписывается в производственные и торговые процессы. Поэтому транспортная составляющая участвует во множестве задач логистики. Вместе с тем существует достаточно самостоятельная транспортная область логистики, в которой многоаспектная согласованность между участниками транспортного процесса может рассматриваться вне прямой связи с сопряженными производственно-складскими участками движения материального потока. 2. Классификация транспортных перевозок. В зависимости от вида транспорта грузовые перевозки можно классифицировать

следующим образом. Железнодорожный транспорт. 1. В зависимости от вида грузовых сообщений: • местные, в пределах одной дороги; • прямые, в пределах двух и более дорог; • прямые смешанные (железнодорожно-водные — перевозка по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и водного транспорта; железнодорожно-автомобильные — по единому перевозочному документу с участием железнодорожного и автомобильного транспорта; железнодорожно-водно-автомобильные, железнодорожно-воздушные и другие ); • прямые международные — по единому перевозочному документу с участием дорог двух или более государств. 2. В зависимости от количества груза, принятого по одной накладной: • мелкой отправкой - партия груза массой до 10 т и объемом не более 1/3 вместимости крытого четырехосного вагона, полувагона или площади четырехосной платформы; • малотоннажной отправкой - партия груза массой от 10 до 25 т и объемом не более половины вместимости четырехосного вагона; • повагонной отправкой - требуется отдельный вагон; • групповой отправкой — это такое количество груза, для которого требуется более одного вагона, но меньше маршрута; • маршрутной отправкой - партия груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной, для которого необходимо такое количество вагонов, которое соответствует по массе норме маршрута (поезда). 3. В зависимости от скорости доставки: • грузовые - перевозки осуществляются в обычных грузовых поездах; • большие - в ускоренных поездах (скоропортящиеся грузы); • пассажирские - перевозка багажа и грузов с пассажирским поездом. Автомобильный транспорт. Грузовые автомобильные перевозки различаются по следующим признакам: 1. Отраслевому: перевозки грузов промышленности, строительства, сельского хозяйства, торговли, коммунального хозяйства, почтовые; 2. Размеру партий грузов: массовые и мелкопартионные перевозки. Массовыми называют перевозки большого объема однородного груза. Крупная партия может быть равна номинальной грузоподъемности автомобиля  $q$ , но не меньше  $q \cdot y$  (где  $y$  — статический коэффициент использования грузоподъемности). Мелкопартионные перевозки — это называют небольшие партии груза (массой от 10 кг до  $q \cdot y/2$ , т); 3. Территориальному признаку: городские, пригородные, внутрирайонные, межрайонные, междугородные и международные перевозки; 4. Способу выполнения: • местные - осуществляются одним автотранспортным предприятием; • прямого сообщения - при перевозке участвуют несколько автотранспортных организаций; 3 • смешанного сообщения - перевозки двумя или несколькими видами транспорта; 5. времени освоения: постоянные, сезонные и временные перевозки. Постоянные осуществляются на протяжении всего года, сезонные — только в определенное время года, временные носят эпизодический характер; 6. организационному признаку: централизованные и децентрализованные. При централизованных перевозках автотранспортные предприятия выступают организаторами доставки грузов получателям, и сами осуществляют этот процесс. При децентрализованных перевозках каждый

грузополучатель самостоятельно обеспечивает доставку груза. Речной транспорт. 1. В зависимости от вида сообщений: • внутреннее водное - в границах одного речного пароходства; • прямое внутреннее водное - в границах двух или нескольких смежных речных пароходств, в том числе пароходств союзных республик; • прямое водное - с участием речных и морских пароходств; • прямое смешанное (железнодорожно-водное, водно-автомобильное). 2. В зависимости от размера партии: • судовая партия - это груз одного наименования, сдаваемый по одной накладной, а также однородные грузы, сдаваемые по двум или более накладным, следующие в один пункт назначения в количестве, достаточном для полной загрузки отдельного судна до его технической нормы; • сборная партия - состоит из груза массой свыше 20 т, предъявляемого к перевозке в количестве: 1) недостаточном для загрузки одного судна; 2) достаточном для загрузки одного судна, но адресуемого в разные пункты назначения или в один пункт назначения разным получателям, что вызывает необходимость отделения одного груза от другого; • мелкая партия – состоит из груза, предъявляемого к перевозке по одной накладной в количестве, не превышающем 20 т. Морской транспорт. 1. По видам перевозок: сухогрузные; наливные. 2. В зависимости от вида плавания: • малый каботаж - это плавание судов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов без захода в территориальные воды других государств; • большой каботаж - это плавание судов между портами одной и той же страны, лежащими в разных морских бассейнах; • заграничные морские перевозки - обеспечивают экономические связи России с зарубежными странами. Они подразделяются на: перевозки между российскими и иностранными портами (экспорт); между иностранными и российскими портами (МИП). В первом и втором случаях могут перевозиться как российские внешнеторговые грузы, так и грузы иностранных фрахтователей. Перевозка грузов иностранных фрахтователей (ГИФ) по своему экономическому содержанию представляет экспорт транспортных услуг. 3. По видам сообщений: • междупортовые - перевозки осуществляются от одного морского порта до другого; • прямые водные - от морского порта до речного, причем на морском отрезке пути перевозки выполняют морские суда, на речном — речные; • прямые смешанные - участвует несколько видов транспорта. 4. В зависимости от формы организации работы флота: линейное плавание (регулярное) и рейсовое (нерегулярное). К задачам транспортной логистики в первую очередь относят задачи, решение которых усиливает согласованность действий непосредственных участников транспортного процесса. Актуальность в решении таких задач возникает в случае, когда объемы транспортной работы выделяются в большой самостоятельный массив (например, при функционировании транспорта общего пользования, а также в ряде случаев транспорта необщего пользования. 4 Специфику логистического подхода к организации транспортных процессов поясним на примере взаимодействия звеньев транспортной цепи в случае смешанной перевозки. Смешанной считается перевозка, осуществляемая последовательно

несколькими видами транспорта. Причиной их широкого распространения является то, что в большинстве случаев только автомобильный транспорт способен забирать и доставлять груз непосредственно “от двери к двери”. Сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов к организации смешанных перевозок приведена в табл.1. Таблица 1

Сравнительная характеристика смешанной перевозки	Интермодальной перевозки
Смешанная перевозка	Интермодальная перевозка
Два и более видов транспорта	Два и более видов транспорта
Отсутствие единого оператора процесса перевозки	Наличие единого оператора процесса перевозки
Несколько транспортных документов	Единый транспортный документ
Отсутствие единой тарифной ставки фрахта	Единая тарифная ставка фрахта
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-центральная схема взаимодействия участников
Разрозненная и в результате пониженная ответственность за груз	Единая и в результате высокая ответственность за груз
Результат: низкая вероятность выполнения "шести правил логистики"	Результат: высокая вероятность выполнения "шести правил логистики"

Шесть правил логистики - нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами. Применение логистики в транспорте, так же, как и в производстве или торговле, превращает контрагентов из конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе. Логистика, как отмечалось, это единая техника, технология, экономика и планирование. Соответственно, к задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования. Кратко охарактеризуем каждую из этих задач. Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет применять модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами. Технологическая сопряженность подразумевает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бесперегрузочное сообщение. Экономическая сопряженность — это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы. Совместное планирование означает разработку и применение единых планов графиков. К задачам транспортной логистики относят также:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей. Транспортный коридор — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные грузовые перевозки между отдельными географическими районами. Включает в себя: подвижные транспортные средства и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность правовых условий осуществления этих перевозок. Транспортная цепь — этапы перевозок груза на определенные

расстояния, в течение определенного периода времени, с использованием транспортных средств одного или нескольких видов транспорта. Все это время грузы остаются в неизменном виде (например, грузовой пакет или контейнер);

- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- выбор вида транспортного средства;
- выбор типа транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов доставки и др.

3. Выбор вида транспортного средства и перевозчика

Ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем, составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока. Зачастую транспортный сервис дополнен операциями грузопереработки, например, на грузовых терминалах и т.д. Управление транспортировкой на фирме состоит из нескольких основных этапов:

- выбор способа транспортировки;
- выбор вида транспорта;
- выбор транспортного средства;
- выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
- оптимизация параметров транспортного процесса.

Существуют следующие основные виды транспорта: — железнодорожный; — морской; — внутренний водный (речной); — автомобильный; — воздушный; — трубопроводный. Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе. Рассмотрим сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта. Каждому виду транспорта присущи свои достоинства и недостатки, при выборе способа транспортировки транспортного средства и конкретного перевозчика.

**Железнодорожный транспорт.** Достоинства: высокая провозная и пропускная способность; независимость от климатических условий, времени года и суток; высокая регулярность перевозок, возможность эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Относительно низкие тарифы; значительные скидки для транзитных отправок; высокая скорость доставки грузов на большие расстояния. Недостатки: Ограниченное количество перевозчиков; большие капитальные вложения в производственно-техническую базу; высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок; низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления); недостаточно высокая сохранность груза.

**Морской транспорт.** Достоинства: возможность межконтинентальных перевозок; низкая себестоимость перевозок на дальние расстояния; высокая провозная и пропускная способность; низкая капиталоемкость перевозок. Недостатки: ограниченность перевозок; низкая скорость доставки (большое время транзита); зависимость от географических, навигационных и погодных условий; необходимость создания сложной почтовой инфраструктуры; жесткие требования к упаковке и креплению грузов; невысокая частота отправок.

6 Внутренний водный (речной). Достоинства: высокие провозные способности на глубоководных реках и водоемах; низкая себестоимость

перевозок; низкая капиталоемкость. Недостатки: ограниченность перевозок; низкая скорость доставки грузов; зависимость от неравномерности глубин рек и водоемов, навигационных условий; сезонность; недостаточная надежность перевозок и сохранность груза. Автомобильный транспорт. Достоинства: высокая доступность; возможность доставки груза «от двери до двери»; высокая маневренность, гибкость, динамичность; возможность использования различных маршрутов и схем доставки; высокая сохранность груза; возможность отправки груза маленькими партиями; широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика. Недостатки: низкая производительность; зависимость от погодных и дорожных условий; относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния; недостаточная экологическая чистота; срочность разгрузки, сравнительно малая грузоподъемность. Воздушный транспорт. Достоинства: наивысшая скорость доставки груза; высокая надежность; наивысшая сохранность; возможность достижения отдаленных районов. Недостатки: высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта; высокая капиталоемкость, материало— и энергоемкость перевозок; зависимость от погодных условий. Трубопроводный транспорт. Достоинства: низкая себестоимость; высокая пропускная способность; высокая сохранность груза; низкая капиталоемкость. Недостатки: ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов); недостаточная доступность малых объемов транспортируемых грузов. Выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта: время доставки, частота отправок груза, надежность соблюдения графика доставки, способность перевозить разные грузы, способность доставить груз в любую точку территории, стоимость перевозки. Центральное место среди многих логистических процедур принятия решений по транспортировке занимает процедура выбора перевозчика (или нескольких перевозчиков). Часто эта процедура доверяется логистическим менеджером транспортно-экспедиционной фирме, с которой у грузовладельца имеются давние установившиеся деловые отношения. При этом экспедитору задаются определенные характеристики груза, критерии и ограничения. В тех случаях, когда логистический менеджер самостоятельно решает проблему выбора перевозчика, он должен основываться на определенной схеме выбора. Если определен вид транспорта, то должен быть проведен анализ специфического рынка транспортных услуг, на котором действует, как правило, достаточно большое количество перевозчиков, имеющих разную организационно-правовую форму. Особенно активно и динамично развивается рынок автотранспортных услуг. Основными критериями предварительного отбора перевозчиков являются затраты на перевозку груза, надежность времени доставки, сохранность груза при перевозке. Обычно при выборе перевозчика часто исполняют специально разработанные ранговые системы показателей (табл. 3). Таблица 3 Основные критерии выбора перевозчика

Содержание критерия	Ранг
Надежность времени доставки	1
Затраты (тарифы) на	

транспортировку 2 Общее время доставки 3 Готовность (гибкость) перевозчика к изменению тарифов 4 Финансовая стабильность перевозчика 5 Наличие дополнительного оборудования грузопереработки 6 Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке 7 Сохранность груза (потери, хищения) 8 Экспедирование 9 Квалификация персонала 10 мониторинг 11 Готовность (гибкость) перевозчика к изменению сервиса 12 Гибкость маршрутов 13 Пакетный сервис 14 Процедура заказа 15 Качество организации продаж транспортных услуг 16 Специальное оборудование 17

Схема выбора перевозчика с помощью ранжированных систем критериев заключается в прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков, полученного по алгоритму, приведенному на рис.4. Рассмотрим пример использования алгоритма выбора перевозчика согласно схеме. нет да Рис. 4.

Алгоритм выбора перевозчика При анализе перевозчика так же важным является учет экспедитора, который за вознаграждение и за счет грузоотправителя или грузополучателя обязуется выполнить или организовать выполнение определенных услуг:

- организацию перевозок по маршруту;
- заключение договора перевозки;

Отбор и ранжирование факторов критериев Предварительный выбор перевозчиков на рынке транспортных услуг Маркетинговый анализ Оценка степени удовлетворения перевозчика требованиям отобранных критериев Экспертный анализ Вычисление рейтинга перевозчика по каждому фактору Оценка суммарного рейтинга и выбор перевозчика Использование дополнительных критериев Перевозчик выбран? конец 8

- обеспечение отправки и получения груза, а также:  получение и оформление документов для экспорта-импорта грузов;  выполнение таможенной очистки и др. формальностей;  контроль за состоянием и количеством груза;  контроль погрузо-разгрузочных работ;  уплата пошлин, сборов и др. расходов по транспортировке;  контроль за хранением, складированием, сортировкой, комплектацией и т.п. грузов;  оказание информационных, страховых и т.п. услуг.

Алгоритм выбора перевозчика 4.

Составление маршрутов движения транспорта Составление кольцевых маршрутов в первом приближении может осуществляться методом, известным как алгоритм Свира или алгоритм дворника-стеклоочистителя (рис.5). Зададим положение потребителя материального потока в полярной системе координат. Полнос системы — точку 0, разместим в месте дислокации распределительного склада. Выберем первоначальное, нулевое, положение полярной оси  $\varphi = 0$ . Положение потребителя определяется расстоянием от центра и углом  $\varphi$ , который образован полярной осью, т.е. лучом, исходящим из точки 0 и направленным на потребителя. Суть алгоритма Свира заключается в том, что полярная ось, подобно щетке дворника-стеклоочистителя, начинает постепенно вращаться против (или по) часовой стрелки, "стирая" при этом с координатного поля изображенные на нем магазины — потребители материального потока. Как только сумма заказов "стертых" магазинов достигнет вместимости транспортного средства, фиксируется сектор, обслуживаемый одним кольцевым маршрутом, и

намечается путь объезда потребителей. 12 11 8 7 10 9 6 4 5 3  $\varphi = i 2 1 0 \varphi=0$   
Цифрами на рисунке изображены потребители материального потока Рис. 5. Декомпозиция транспортной сети при составлении маршрутов развоза (метод Свира) Следует отметить, что данный метод дает хорошие результаты на евклидовой транспортной сети, т.е. в том случае, когда расстояние между узлами транспортной сети по существующим дорогам прямо пропорционально расстоянию по прямой. На кольцевые маршруты кроме ограничений по вместимости могут накладываться дополнительные требования, например, ограничения по времени. Если окажется, что время движения по определенному кольцевому маршруту больше допустимого, необходимо этот сектор  $\varphi$  уменьшить, увеличив соответственно соседний сектор. Необходимые уменьшения сектора выполняются и при наличии других ограничений. Построение следующего сектора начинается лишь после того, как в настоящем секторе будет получен допустимый кольцевой маршрут. Формирование кольцевых маршрутов завершается при полном обороте "стирающего" луча. Алгоритм Свира позволяет разделить всю обслуживаемую зону на несколько секторов. В пределах каждого сектора составление кольцевого маршрута может осуществляться посредством решения задачи различных оптимизационных задач, в том числе и задачи коммивояжера.

#### **4 тема. Современные транспортно-логистические системы.**

Логистическая система – это производственно-экономическая система, обладающая высокими адаптивными свойствами в процессе выполнения комплекса логистических функций и операций. /57, с.99/. Стах. с.84, Мить с.47  
Субъектом логистических систем могут быть промышленные или торговые предприятия, территориально-производственный комплекс, совокупность производственных и инфраструктурных отношений, а также связей на различных уровнях (локальном, региональном, государственном). Целью логистических систем является - обеспечение доставки продукции (товаров, услуг, информации и т.д.) «just in time» — точно в срок, в заданное место, в нужном количестве и ассортименте с максимально возможной степенью подготовки к производству или личному потреблению при заданном уровне издержек  
Поставка материалов, сырья, готовой продукции точно в срок оказывает благоприятное влияние на функционирование всей экономической системы, позволяет существенно сократить запасы на складах промышленных предприятий. Логистика в полной мере работает на потребителя.  
4.2 Классификация логистических систем Стах. с. 104, (Мир с. 56) Логистические системы (ЛС) различают по следующим классификационным признакам: 1) по виду экономического потока: системы материальных, финансовых и информационных потоков; 2) по масштабам распространения: микро-, мезо- и макрологистические системы; 3) по стадиям воспроизводственного процесса: системы закупочной, производственной и распределительной логистики; 4) по

фазам кругооборота капитала: системы предпринимательской и коммерческой логистики; 5) по географии охвата: локальные, региональные, национальные и международные; 6) по степени автоматизации: простые и автоматизированные; 7) по способу организации: прямые, эшелонированные и гибкие; 8) по назначению: специализированные и интегральные; 9) по форме представления: физические и абстрактные логистические системы. Самым важным классифициционным признаком логистических систем является масштаб распространения, в соответствии с которым различают. Макрологистические системы это совокупность взаимосвязанных фирм или логистических систем, обеспечивающих внефирменные и внекорпоративные экономические потоки с целью минимизации совокупных логистических издержек и максимизации полезного эффекта участников системы. Другими словами это системы в рамках, которых интегрируются функции снабжения, производства и сбыта, распределения и транспорта, потребления и рынка. Макрологистические системы классифицируются по признаку административно-территориального деления страны на: районные, межрайонные, городские, областные и краевые, региональные, межрегиональные, республиканские, межреспубликанские ЛС. Мезологистические системы - это совокупность взаимосвязанных в логистические цепи и каналы предприятий и организаций межрегиональной, межотраслевой или международной (транснациональной) корпорации с целью эффективной организации внутрикорпоративных экономических потоков. Микрологистические системы решают локальные вопросы в рамках отдельных функциональных элементов ЛС. Как правило, они относятся к определенной организации бизнеса, например фирме - производителю товара (ассортимента товаров). Микрологистические системы предназначены для интеграции процессов производства и (или) снабжения и сбыта, оптимизации транспортно-складских и погрузочно-разгрузочных работ, контроль поступающего на предприятие обрабатываемого там и покидающего этого предприятие материального потока и связанного с ним информационного.

Рис. 4.1 Классификация логистических систем По степени интеграции соответственно различают внутренние (внутрипроизводственные), внешние и интегрированные микрологистические системы. В н у т р и п р о з в о д с т в е н н ы е Л С оптимизируют управление материальными потоками в пределах технологического цикла производства продукции. Если задана программа выпуска готовой продукции (ГП) (производственное расписание), то основными задачами внутрипроизводственной ЛС являются: - эффективное использование материальных ресурсов (МР); - уменьшение запасов МР и незавершенного производства,(НП); - ускорение оборачиваемости оборотного капитала фирмы; - уменьшение основного производственного времени; - контроль и управление уровнями запасов МР, НП и ГП в складской системе фирмы-производителя; - оптимизация работы технологического (промышленного) транспорта. Критериями оптимизации функционирования внутрипроизводственных ЛС обычно являются минимум себестоимости

производства и минимум времени производственного цикла при обеспечении заданного уровня качества ГП. Например, в условиях современного завода угольного машиностроения, чтобы избежать многократного складирования и перемещения комплектующих деталей и изделий, предусмотрена интеграция склада и производственных участков – приближение места хранения грузов непосредственно к пунктам обработки деталей. Цеховые склады деталей и буферные объединены, склад встраивается в производственную зону предприятия. Любая хозяйственно-экономическая логистическая система включает производственную сферу, которая связана с рынком снабжения и рынком сбыта. Обобщенная структура производственной ЛС с изображением материальных и информационных потоков приведена на рис.4.1. При этом некоторые информационные потоки с некоторым опережением сопровождают материальные. Внутрипроизводственная ЛС представляет собой целостную совокупность производственных и информационных потоков, объединенных в подсистемы и тесно взаимодействующих между собой. Рис.4.2 Обобщенная структура производственной логистической системы

Все подсистемы логистических систем делятся на 2 категории: 1) Функциональные подсистемы (производственная, транспортная, складская); 2) Обеспечивающие подсистемы (информационная, правовая, кадровая). Следует отметить, что ЛС обычно функционируют в условиях неопределенности, турбулентности внешней среды: т.е. когда для конъюнктуры рынка, работы транспорта характерны случайные процессы. Высокая надежность и обеспечение устойчивости один из фундаментальных принципов функционирования ЛС. Поэтому логистическая система, как система массового обслуживания, обладает внутрисистемными связями и связями с внешней средой. В соответствии с вышеизложенным важнейшими свойствами ЛС являются: - оптимальность и адаптивность. Важнейшей характеристикой логистических систем является показатель логистического цикла. Логистический цикл – выражается периодом времени, необходимым для: - оформления заказа на поставку; - изготовления данного товара, включая приобретение нужных для этого средств производства; - непосредственно доставку заказанной продукции на склад потребителя или к другому месту назначения. Логистический цикл в общем виде включает элементы: 1. Время на формализацию Заказа и его оформление в установленном порядке. 2. Время на доставку или передачу Заказа поставщику 3. Время выполнения Заказа поставщиком 3.1. Время ожидания поставки Заказа на выполнение. 3.2. Время выполнения Заказа. Последнее складывается из: 3.2.1. Технологическое время, необходимое на производство продукции 3.2.2. Время межоперационных простоев в процессе производства 3.2.3. Время приемки готовой продукции по качеству и т.д. 4. Время доставки изготовленной продукции заказчику

Микрологистические системы имеют 4 уровня управления. В зависимости от вида логистических цепей (каналов) логистические системы делятся на три вида (рис.4.2): 1) логистические системы с прямыми связями; 2) эшелонированные логистические системы; 3) гибкие логистические системы;

Логистические системы с прямыми связями – это системы в которых материальные потоки доводятся до потребителя без участия посредника, на основе прямых связей (рис.4.2, а). Эшелонированные (многоуровневые) логистические системы – это системы, в которых материальные потоки доводятся до потребителя с участием как минимум одного посредника (рис.4.2, б). Рис.4.3 Виды связей в логистических системах Гибкие логистические системы – такие системы, в которых доведение материальных потоков до потребителя осуществляется как по прямым связям, так и с участием посредников. Логистические системы характеризуются 7 элементами: 1 Закупка материальных ресурсов 2 Запасы 3 Склады (система хранения и переработки продукции) 4 Транспорт (транспортная система) 5 Обслуживание производства 6 Информационная связь и контроль 7 Кадры. Структурные подразделения логистических систем «логистические звенья, цепи, каналы» /Стах. с.84/ Два важнейших элемента логистических отношений – производитель и потребитель связаны между собой логистическим каналом. Л о г и с т и ч е с к и й к а н а л – это упорядоченное множество различных субъектов, осуществляющих доведение материального потока от источника генерации (производителя) до места назначения (потребителя). При формировании же логистической цепи происходит формализация (соблюдение формы) звеньев продвижения материальных потоков – выбор конкретного торгового посредника, склада, перевозчика, экспедитора, перевалочного пункта, страховщика и т.д. На практике в большинстве случаев логистические каналы и цепи формируются не на основе прямых хозяйственных связей, хотя такая цель всегда является желанной, а с участием посредников, использование которых может быть не менее выгодным, как для производителей, так и для потребителей. На рис. 4.3 показано каким образом посредники помогают сократить число прямых связей производителя с потребителями товарной продукции.

### 4.3 Технология логистических систем

#### Основные принципы технологии ЛС. Фундамент логистики формируют четыре главных составляющих к которым относятся: экономические и технологические основы, а также техническое и математическое обеспечение (рис 4.4).

Рис. 4.4 Основы технологии логистических систем Реализация концепции логистики должна дать ответ на следующие вопросы: - когда и где должны быть произведены ресурсы? - когда и где они должны быть складированы? - когда и куда они должны быть доставлены? Термин «ресурсы» в логистике трактуется в широком смысле слова — это материалы, готовые изделия, энергия и рабочая сила. Дать эффективный ответ на поставленные вопросы позволяет комплексное использование названных четырех составляющих логистики. В глобальной логистической системе первостепенное значение придается транспортной подсистеме, поэтому введен специальный термин «транспортная логистика». Транспортные логистические системы особо эффективны в металлургической и угольной отраслях народного хозяйства, которые отправляют по железной дороге до - 40% всех грузов. Эти системы работают на конечный, потребительский

результат. Технология транспортной логистики основывается на соединении экономических интересов отправителя, железной дороги и получателя на базе создания комплексных транспортно-технологических систем, технологических маршрутов, при которых подвижной состав клиентуры и железных дорог используется кооперировано. Пример 1. Применение логистики в товародвижении сахарного песка. На рис. 4.5 изображены три категории участников товародвижения сахарного песка: завод, оптовая база и сеть продовольственных магазинов. Логистическая оптимизация материального потока позволяет снизить совокупные затраты на товародвижение, результат достигается за счет осуществления различных мероприятий. Остановимся здесь на одном из них. Рассмотрим, что необходимо сделать для снижения затрат на логистику за счет оптимизации упаковки товаров. Традиционно при производстве сахарный песок затаривается в мешки емкостью 50 кг. Логистически не оптимизированный материальный поток будет представлять собой движение сахарного песка в мешках на протяжении всей цепи, вплоть до магазинов. Логистическая оптимизация процесса доведения сахарного песка до розничной торговой сети предполагает наличие тесных партнерских отношений между всеми участниками логистического процесса, работу на так называемый общий результат. Рис. 4.5. Принципиальная схема движения сахара от завода-изготовителя до магазинов. Представим ситуацию, когда все три участника находятся в руках одного собственника, и зададимся вопросом, где этот собственник организовал бы расфасовку сахарного песка в пакеты? Фасовку сахара в нашем примере можно осуществлять в четырех местах: • за прилавком магазина на рабочем месте продавца во время обслуживания очередного покупателя; • в магазине в помещении для подготовки товара к продаже на рабочем месте фасовщика, специально занятого расфасовкой сахара; • на оптовой базе в цехе фасовки; • на заводе-изготовителе. Не останавливаясь на доказательстве отметим, что наименее производительной, а значит, и наиболее дорогой, будет организация фасовочных работ в магазине на рабочем месте продавца. Значительный эффект можно получить, организовав фасовку сахара на оптовой базе и снабжая магазины фасованным сахаром. Однако здесь, за редким исключением, также нельзя эффективно использовать мощную фасовочную технику. Максимальный экономический эффект можно получить, лишь установив высокопроизводительное фасовочное оборудование на заводе-изготовителе. В связи с этим очевидно, что единый собственник всех указанных участников процесса товародвижения организовал бы расфасовку сахарного песка на заводе-изготовителе. Однако названные выше участники, как правило, находятся в руках разных собственников. Причем если розничная торговля выигрывает от торговли фасованным сахаром, то для завода-изготовителя организация фасовки — лишние затраты. Поэтому для того, чтобы сахарный песок не проходил всю логистическую цепь в мешках, а расфасовывался на более ранних этапах товародвижения, необходимо тщательно отрегулировать механизм экономических взаимоотношений

участников. В результате завоза в магазины нерасфасованного сахарного песка совокупность участников процесса товародвижения упускает часть возможной прибыли. Этого не произойдет, если участники товародвижения смогут объединиться и совместно решить следующие экономические, технические, технологические и математические задачи: 1. Определить размер дополнительной прибыли, получаемой за счет организации фасовочных работ на заводе-изготовителе, а также договориться о порядке ее справедливого распределения между участниками, т. е. решить экономическую задачу. 2. Выбрать комплекс технических средств, обеспечивающих процесс доведения фасованного сахара до торговых залов магазинов. Сюда входят: - тарно-оборудование, которая будет заполняться единицами расфасовки на заводе, а затем через склады оптовой базы доставляться в магазины; - специальные виды транспортных средств, для эффективной транспортировки выбранных видов тары-оборудования; - средства для выполнения погрузочно-разгрузочных работ и т.д. Это комплекс технических задач. 3. Договориться о едином, взаимоувязанном технологическом процессе обработки материального потока, начиная от цеха фасовки завода и кончая торговым залом магазина (комплекс технологических задач). 4. Решить математическими методами различные задачи по оптимизации запасов на всех участках движения сахарного песка; определению оптимальных размеров поставляемых партий и др. В целом — это комплекс математических задач, в результате решения которых может быть создана интегрированная материалопроводящая система, обеспечивающая экономический выигрыш только лишь за счет качественного изменения управления материальным потоком.

Пример 2. Применение логистики в процессе доведения железобетонных конструкций с заводов на строительные объекты. Известная поговорка "дорога ложка к обеду" в логистике означает, что груз, доставленный вовремя, может цениться гораздо дороже, чем доставленный раньше или позже. Рассмотрим принципиальную схему логистической организации потоков железобетонных конструкций с заводов на строительные объекты (рис. 13). Условные обозначения: потоки информации потоки железобетонных конструкций строительные объекты

Рис. 4.6 Принципиальная схема обеспечения строительных объектов железобетонными изделиями по принципу "точно в срок" В обозначенном на схеме информационном центре сосредоточивается и обрабатывается информация о потребности строительных объектов в тех или иных железобетонных изделиях, информация о наличии действующего парка панелевозов, а также о производственных мощностях заводов. Информационный центр ежедневно разрабатывает графики доставки железобетонных конструкций с указанием поставщика и получателя каждой детали, а также номера автомобиля, осуществляющего перевозку. Графики разрабатываются с точностью до минут. Железобетонная панель доставляется с завода на строительную площадку к тому моменту, когда монтажникам нужно устанавливать именно ее, и подается на возводимый этаж здания прямо

"с колес", т. е. непосредственно из автомобиляпанелевоза. Логистическая организация доставки железобетона позволяет устранить необходимость выгрузки и хранения конструкций на строительной площадке, следовательно, уменьшается потребность в запасах, а также потребность в размерах самой площадки. Дом может возводиться среди деревьев, а не среди территории, заставленной не вовремя завезенными или бракованными строительными конструкциями. Сокращается потребность в людях, технике, финансах. Экономические и экологические преимущества очевидны. Обязательные условия функционирования системы:

- наличие транспорта, технических средств на заводах и строительных объектах, технологически сопряженных друг с другом, а также с параметрами железобетонных изделий (техника);
- четко определено, кто и что должен делать, как делать, в какой последовательности (технология);
- решена транспортная задача по оптимизации маршрутов движения автомобильного транспорта, составлены графики доставки (математика),
- экономические интересы участников взаимоувязаны (экономика).

Результатом функционирования системы является наличие нужного изделия, в нужном количестве нужного качества, в нужное время, в нужном месте, с минимальными затратами!. Отсутствие логистической организации участников строительного конвейера образно показал Аркадий Райкин: "Раствор есть, кирпича нет — сижу курю. Кирпич есть, раствора нет — сижу курю. Раствор есть, кирпич есть, обеденный перерыв — сижу курю". Следует отметить, что организация снабжения по методу точно в срок лишена смысла без соответствующей четкой организации производственного процесса, для которого это снабжение осуществляется. Действительно для того, чтобы описанная система работала, строительные бригады должны, во-первых, планировать производственный процесс с точностью до минуты, во вторых, уметь выдерживать составленный график. В противном случае доставленную точно в срок конструкцию придется разгрузить на строительную площадку, т. е. результат будет тот же, что и при традиционном снабжении.

## **5 тема. Тариф в международной транспортной системе.**

Транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг.

Движение материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% от суммы общих затрат на логистику.

Выделяют две основные группы транспорта.

1. Транспорт общего пользования: удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный.

2. Транспорт необщего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям.

- 1) нужный груз,
- 2) в нужном месте;
- 3) в нужное время;
- 4) в необходимом количестве;
- 5) необходимого качества;
- б) с минимальными затратами.

К основным задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования.

Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет применять модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами.

Технологическая сопряженность предполагает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бесперегрузочное сообщение.

Экономическая сопряженность – это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы.

Совместное планирование коммерческой деятельности участников логистической системы означает разработку и применение единых планов графиков.

К задачам транспортной логистики относятся:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным;
- определение рационального маршрута доставки груза;
- выбор типа и вида транспортного средства.

К международным перевозкам относятся: международные железнодорожные перевозки, международные автомобильные перевозки, международные воздушные перевозки, международные морские перевозки и международные перевозки грузов в смешанном сообщении.

1. *Международные железнодорожные перевозки.*

Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК 1890 г.) и пассажиров (МПК 1923 г.) относятся к числу наиболее важных международных соглашений в области железнодорожного транспорта. Их участниками являются большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки.

На конференции, проходившей в мае 1980 г. в г. Берне (Швейцария), принято новое Соглашение о железнодорожных перевозках (сокращенно - Соглашение КОТИФ), которым были пересмотрены тексты Бернских конвенций и Дополнительного соглашения к МПК 1966 г. об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров.

Странами Ближнего Востока заключено Соглашение о железнодорожных перевозках грузов (сокращенно – ТСЛИ). Этими странами разработан и принят также общий тариф для международных пассажирских перевозок.

Страны – бывшие члены СЭВ при осуществлении железнодорожных перевозок руководствуются принятыми ими в 1950 г. Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС) и Соглашением о международном пассажирском сообщении (СМПС).

### *2. Международные автомобильные перевозки.*

К числу важнейших актов, регулирующих международные автомобильные перевозки, можно отнести следующие транспортные конвенции: Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 г. (действует редакция 1968 г.); Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1948 г. (действует редакция 1968 г.); Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом от 19 мая 1956 г. (сокращенно – Конвенция КДПГ); Европейское соглашение о международной автомобильной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ); Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП от 15 января 1959 г. (в 1978 г. вступила в силу новая редакция данной Конвенции, именуемая сокращенно Конвенция МДП); Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа от 1 марта 1973 г. (сокращенно – Конвенция КАПП); Европейское соглашение о дорожных автомагистралях от 15 ноября 1975 г.

### *3. Международные воздушные перевозки.*

Общие правила осуществления международных воздушных сообщений определены Чикагской конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г.

Данная Конвенция регламентирует следующие основные вопросы:

- порядок выполнения полетов и процедура регистрации воздушных судов;
- задачи и основные принципы деятельности ИКАО;
- функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб;
- порядок урегулирования споров.

Основной транспортной конвенцией, регулирующей условия воздушных перевозок пассажиров и грузов, является Варшавская конвенция.

Вопросы регулирования воздушных перевозок нашли отражение и в других международных конвенциях: Конвенция о воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международном признании прав на воздушные суда 1948 г.; Конвенция о вреде, причиненном иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, 1952 г.; Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна, 1963 г.; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.

Международные воздушные перевозки (кроме многосторонних соглашений) осуществляются также на основе двусторонних соглашений. Большинство соглашений регулируют такие вопросы как взаимное предоставление права на совершение полетов, летно-техническое обеспечение полетов, взаимное предоставление соответствующих услуг в аэропортах иностранного государства и т. д.

#### *4. Международные морские перевозки.*

Транспортными конвенциями регламентированы в основном три сферы морских перевозок:

- развитие торгового судоходства;
- безопасность мореплавания;
- имущественная ответственность морского перевозчика (судовладельца) за причиненный ущерб.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. является одним из важнейших достижений мирового сообщества. Она содержит ряд положений, касающихся гражданской юрисдикции иностранных судов, иммунитета государственных судов, национальности судов и др.

В области морских перевозок грузов наиболее крупными транспортными конвенциями являются: Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. (сокращенно – Брюссельская конвенция 1924 г.); Брюссельский протокол от 23 февраля 1968 г., внесший изменения в Брюссельскую конвенцию 1924 г. (сокращенно – Брюссельский протокол 1968 г.); Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций от 6 апреля 1974 г. (сокращенно – Конвенция о Кодексе 1974 г.); Конвенция ООН о морской перевозке грузов от 30 марта 1978 г. (сокращенно – Гамбургские правила).

Основные условия морских пассажирских перевозок регулируются следующими транспортными конвенциями: Международная конвенция об унификации некоторых правил, относящихся к перевозке пассажиров морем, от 29 апреля 1981 г. (сокращенно – Конвенция 1981 г.); Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке морем багажа и пассажиров от 27 мая 1967 г. (сокращенно – Конвенция 1967 г.); Афинская конвенция о перевозках морем пассажиров и их багажа от 13 декабря 1974 г. (сокращенно – Афинская конвенция 1974 г.).

## 2. Выбор вида транспортного средства

Выбор вида транспорта решается во взаимной связи с другими задачами логистики, такими как создание и поддержание оптимального уровня запасов, выбор вида упаковки и др.

На выбор транспортных средств будут влиять следующие характеристики:

- характер груза (вес, объем, консистенция);
- количество отправляемых партий (используемый контейнер);
- срочность доставки груза заказчику;
- местонахождение пункта назначения с учетом погодных, климатических, сезонных характеристик;
- расстояние, на которое перевозится груз;
- ценность груза (страхование);
- близость расположения точки доставки к транспортным коммуникациям;
- сохранность груза, невыполнение поставок.

Основой выбора вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта. Определим основные преимущества и недостатки использования транспортных средств с точки зрения логистики.

**Автомобильный транспорт.** Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. Автомобильным транспортом груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Он обеспечивает регулярность поставки. Здесь, по сравнению с другими видами, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара.

Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата взимается по максимуму грузоподъемности автомобиля.

Недостатком этого вида транспорта является также срочность разгрузки, возможность хищения груза и угона автотранспорта.

**Железнодорожный транспорт.** Этот вид транспорта хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Он обеспечивает возможность доставки груза на большие расстояния, регулярность перевозок. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ.

Существенным преимуществом ж/д транспорта является сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов.

**Морской транспорт.** Является самым крупным перевозчиком в международных перевозках. Его основные преимущества – низкие грузовые тарифы и высокая провозная способность.

К недостаткам морского транспорта относят его низкую скорость, жесткие требования к упаковке и креплению грузов, малую частоту отправок.

**Внутренний водный транспорт.** Низкие грузовые тарифы. При перевозках грузов весом более 100 тонн на расстояние более 250 км этот вид транспорта самый дешевый .

К недостаткам внутреннего водного транспорта, кроме малой скорости доставки, относят также низкую доступность в географическом плане. Это обусловлено ограничениями, которые накладывает конфигурация водных путей.

**Воздушный транспорт.** Основные преимущества – скорость и возможность достижения отдаленных районов. К недостаткам относят высокие грузовые тарифы и зависимость от метеоусловий, которая снижает надежность соблюдения графика поставки.

**Трубопроводный транспорт** перемещает только специфические грузы (недостаток): нефть, газ, некоторые продукты из них. Он имеет высокую степень сохранности грузов.

Выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта. В таблице 5 дается оценка различных видов транспорта общего пользования по каждому из этих факторов (единице соответствует наилучшая оценка).

### 3. Транспортные тарифы и правила их применения

Расчеты за услуги транспортных организаций осуществляются с помощью транспортных тарифов. Они включают в себя:

- платы, взискиваемые за перевозку грузов;
- сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- правила исчисления плат и сборов.

Тарифы являются формой цены на транспорт. Их построение должно обеспечивать:

- 1) транспортному предприятию – возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;
- 2) покупателю транспортных услуг – возможность покрытия транспортных расходов.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. Кратко охарактеризуем их. На ж/д транспорте используют:

- 1) общие,
- 2) исключительные.
- 3) льготные
- 4) местные тарифы.

Общие тарифы – это основной вид тарифов. С их помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

Льготные тарифы применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог.

Исключительными тарифами называются те, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Распространяются на конкретные грузы, влияют на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать стоимость перевозки отдельных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т. п. Повышая или понижая с помощью исключительных тарифов стоимость перевозок в различные периоды года, добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железных дорогах.

Основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге, следующие.

Вид отправки. Груз может быть отправлен повагонной, контейнерной, малотоннажной (весом до 25 тонн и объемом до полувагона) и мелкой отправкой (весом до 10 тонн и объемом до 1/3 вместимости вагона).

Скорость перевозки. Груз может перевозиться грузовой, большой или пассажирской скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.

Расстояние перевозки. Провозная плата может взиматься за расстояние по кратчайшему направлению, так называемое тарифное расстояние – при перевозках грузов грузовой или большой скоростью либо за действительно

пройденное расстояние – в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью.

Тип вагона, в котором осуществляется перевозка груза. Груз может перевозиться в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.

Принадлежность вагона или контейнера. Вагон, платформа или контейнер могут принадлежать железной дороге, быть собственностью грузополучателя или грузоотправителя.

Количество перевозимого груза – фактор, также оказывающий существенное влияние на стоимость перевозки.

На автомобильном транспорте используют следующие виды тарифов:

- 1) сдельные тарифы на перевозку грузов;
- 2) тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;
- 3) тарифы за временное пользование грузовыми автомобилями;
- 4) тарифы из покилометрового расчета;
- 5) тарифы за перегон подвижного состава;
- 6) договорные тарифы.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы:

- расстояние перевозки;
- масса груза;
- объемный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля;
- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов.

На речном транспорте тарифы на перевозки грузов, сборы за перегрузочные работы и другие связанные с перевозками услуги определяются пароходствами самостоятельно с учетом конъюнктуры рынка.

Потребители транспортных услуг вправе запросить от пароходств и портов экономическое обоснование предлагаемых ими тарифов.

На морском транспорте оплата за перевозку грузов осуществляется либо по тарифу, либо по фрахтовой ставке.

Фрахтовый рынок – рынок продукции судоходства. Международный характер торгового мореплавания и широкое международное разделение труда привели к объединению ранее существовавших изолированных друг от друга местных фрахтовых рынков в мировой фрахтовый рынок.

## **6 тема. Правовая основа транспортной логистики.**

Организационно-правовая основа логистической сферы – это совокупность различных правовых норм, актов, положений и инструкций, устанавливающих систему взаимных связей между элементами, этапами и непосредственно средствами управленческого процесса в логистической сфере.

Правовые методы регулирования логистики – в первую очередь, это законодательство, именно оно и определяет правовые рамки и нормы при реализации политики в сфере логистики, сюда также включаются такие понятия как законы, налоговое законодательство, внешнеторговое законодательство, антимонопольное законодательство и т.д.

Правовое обеспечение логистической сферы – это отдельный комплекс и/или процесс проведения организационных мероприятий, которые определены действующими международными стандартами и нормами национального права, выполнение которых позволяет законными способами достигать всех поставленных целей логистики, а также решать все необходимые логистические задачи в короткий срок с минимальным уровнем издержек, при этом нанося минимум отрицательного воздействия на окружающую среду и беспрекословное исполнение и соблюдение прав и свобод гарантированных Конституцией РФ всем лицам, вовлеченным в логистические процессы.

Сфера логистического управления в значительной степени интегрирована с управленческими и функциональными структурами. В связи с этим ее дальнейшее успешное развитие предполагает тесную взаимосвязь с организационно-правовым обеспечением, в котором традиционно выделяют 4 основных пункта:

- государственное;
- финансовое;
- трудовое
- административное.

Природа правового поля логистической сферы оказывает влияние на:

- степень централизации системы управления;
- иерархию логистической системы;
- оптимальность интеграции организационной, функциональной и информационной структур управления;
- процессы совершенствования всех форм менеджмента;
- соответствие целевых установок;

– согласование формализации задач нормам юриспруденции.

Следует отметить, что правовое регулирование в логистической сфере не простое приложение правовых норм, а их особое комбинирование. Это объясняется тем, что довольно часто правовые нормы не совпадают с техническими требованиями, не должны им подчиняться и не могут отражать всю массу индивидуальных особенностей, экономических и производственно-хозяйственных отношений.

Правовой аспект этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рисунок 3).



Рисунок 3 – Иерархия системы законодательных актов [24]

Определяющее положение относительно всех законов, конечно же, занимает Конституция РК как главный закон РК.

На сегодняшний день специалисты, которые работают в сфере логистики, испытывают явную нехватку нормативно-правового обеспечения своей деятельности, и это, пожалуй, является одной из ключевых проблем, которая мешает успешному развитию логистической сферы.

Правовое обеспечение логистической сферы включает в себя деятельность, не только внутри страны, но и за рубежом, по разработке новой законодательной базы и заключению различных международных соглашений, все это, в первую очередь, направлено на улучшение логистики не только в России, но также и за ее пределами, при этом сохраняя приоритетные.

В условиях рынка определяющее значение для хозяйственных структур имеют принципы самоуправления и адаптации к окружающей среде. В этой связи логистические системы помогают организовать процессы управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятия и его подразделений не только путем эффективного использования действующего юридического и нормативного права. С целью повышения эффективности взаимодействия различных структурных элементов они должны выполнять дополнительные организующие функции и вносить свои аспекты правового регулирования функциональной деятельности [5].

Очевидно, что организационно-правовое обеспечение логистической сферы является ключевым аспектом не только ее эффективного, но даже формального функционирования. Процесс организации принятия и реализации решений при использовании логистики в отличие от других традиционных моментов более формализован. Управление на основе логистической концепции побуждает менеджмент максимально конкретизировать все задачи управления на каждом уровне, этапе, в каждом звене на любой обозримый отрезок времени. Эта потребность становится такой же естественной, как и установление ответственности и соответствующих прав в иерархической системе производственно-экономических отношений.

Строгое соблюдение принципа полного организационно-правового обеспечения логистических систем позволяет улучшить не только производственно-коммерческий механизм деятельности предприятия, но и укрепить дисциплину на всех участках вплоть до отдельных рабочих мест. Без нормативно-правового регулирования невозможно добиться эффективного использования логистических систем. Это связано с тем, что для получения ожидаемого результата системы данного типа предполагают точное, конкретное, определенное правовое положение объектов и субъектов управления. [8]

Таким образом, несмотря на, казалось бы, большую нормативно правовую базу для логистической сферы, отмечается несколько отрицательных моментов. Во-первых, это не урегулированность некоторых моментов, а как следствие все-таки недостаточная проработка законодательства, поскольку многие логисты при работе сталкиваются с проблемой того, что имеющаяся на данный момент нормативная база не охватывает весь тот комплекс проблем, с которыми сталкивается логистика ежедневно. А также отмечается и то, что законодательной базе не хватает определённой конкретики и однозначной трактовки. И, наверное, главная проблема — это то, что законодательство отстаёт от современных технологий, они идут на явное опережение.

Анализ и оценка современного состояния экономической безопасности предприятий в сфере логистических услуг: проблемы и противоречия

### *Оценка современного состояния логистической сферы в России*

Логистика — это про эффективное управление материальными, информационными и финансовыми потоками, это и оптимизация затрат, в том числе и временных для наиболее полного удовлетворения всех требований потребителей. Она не ограничивается какой-либо одной сферой, она включает в себя непосредственно производство, транспортировку, управление закупками и запасами, грузопереработку, упаковку, информационный обмен и т. д.

Свое окончательно признание логистика получила в два последних десятилетия, тогда и возникли современные маркетинговая и интегральная концепции логистики. В Российской Федерации в данный момент, на фоне кризиса, экономика находится на спаде. Выходом из непростой ситуации может явиться формирование и развитие производственных, торговых, транспортных и иных логистических систем [3].

Интересный факт, логистика составляет около 20% всей экономики России, а самой популярной и, пожалуй, массовой на сегодняшний день остается профессия водителя, статистика показывает, что 7 % населения зарабатывают на жизнь именно таким способом.

Зарождение и становление статистики в России уходит своими корнями далеко в прошлое. На первых этапах логистика применялась по большей части только в военной сфере, и лишь затем она перешла в экономику.

Во времена СССР, в начале II Мировой войны был реализован масштабный логистический проект по демонтажу и переносу большого количества предприятий вглубь страны. Несмотря на все события подобного рода, кажется, что логистика развивалась полным ходом, однако это далеко не так. Развитие логистики до 90-ых годов шло крайне медленно. Сфера логистики долгое время не оценивалась по достоинству, а сфера производства и вовсе всегда опережал на несколько шагов сферу обращения товаров. Как результат — долгая доставка и низкое качество обслуживания потребителей появились в так называемый переходный период

Потребность и непосредственная необходимость в логистике появилась в так называемый переходный период. Но недооценка логистики не была единственным тормозящим ее развитие фактором, также к другим факторам можно отнести и экономическую и социальную нестабильность, и плохое состояние отраслевой инфраструктуры (например, необорудованные склады). И, пожалуй, только с относительно недавних пор логистическую сферу начали оценивать по достоинству. Также и пришло осознание всей ее важности и необходимости. И теперь даже те, кто далек от экономики осознают, что никакой бизнес не может быть прибыльным без грамотного использования логистики. Поэтому многие предприниматели все чаще и чаще интересуются принципами логистики, а многие компании теперь испытывают острую

необходимость в кадрах, которые имеет определенный багаж знаний в сфере логистики.

Текущий прогресс логистической сферы в России можно оценить с помощью рейтинга Всемирного банка, который составляется каждые два года.

Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) — индекс Всемирного банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. [3]

Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) отражает работу таможенных органов, состояние инфраструктуры в целом, качество предоставляемых логистических услуг, качество обслуживания, стоимость и скорость доставки, наличие задержек и возможность отслеживания грузов.

Согласно данному рейтингу, уровень логистического развития России в 2018 году занимает 75 место среди 160 других стран участников. В предыдущем рейтинге на 2016 год у нашей страны было лишь 99-е место.

Самые низкие рейтинги у России по показателям таможни (97 место из 160, 2,42 балла), отслеживанию грузов (97 место, 2,65 балла) и международным перевозкам (96 место, 2,64 балла). По качеству логистического обслуживания и компетенциям Россия на 71 месте с 2,75 балла, по своевременности доставки – на 66 с 3,31 балла и по инфраструктуре – на 61 с 2,78 балла. В целом, по оценкам опрошенных, критериям качества в России соответствует 69% перевозок. Досмотру подвергается 22% импорта, таможенная очистка занимает 2 дня без физического досмотра и 4 дня – с досмотром. [6]

Рассматривая ситуации в России в целом, необходимо отметить, что сейчас все еще продолжается процесс реструктуризации, в связи с чем многие неэффективные компании просто уходят с рынка, конкуренция растет с каждым днем. Также важным ментом является и то, что проблемы, с которыми сталкивается логистика в наши дни связаны не только с кризисными явлениями, как может показаться на первый взгляд, да, нестабильность экономики усугубляет системные недостатки, но они не единственные причины.

Сейчас в России уровень логистических издержек для всех субъектов экономической деятельности – производственный, и он является одним из самых высоких в мире. По разным экспертным оценкам, эти издержки могут достигать до 20 % ВВП. А это практически на четверть больше, чем в Китае, и втрое больше, чем в некоторых странах Европы.

Важно также упомянуть факт того, что развитие логистике в России стопорит страх новизны и чувство недоверия, как к относительно новой и малоизученной сфере. Многие российские логисты до сих пор с недоверием относятся к инновационным информационным технологиям, которые диктует современная логистика.

Исходя из этого можно сделать вывод о том, слабая эффективность логистической сферы является одной из главных факторов, которые сдерживают экономический рост России. По некоторым данным, большая

часть российских компаний только на транспорт тратят в три раза больше, нежели их европейские коллеги несмотря на то, что груз преодолевает одинаковые расстояния, но в несколько раз дольше.

В целом анализ состояния логистической сферы в России говорит о наличии существенных проблем и преград, которые мешают эффективно развиваться данной отрасли. К ним можно отнести:

- огромную территорию нашей страны; дальность некоторых перевозок измеряется тысячами километров;
- недостаток, а в некоторых моментах и отсутствие инвестиций в инфраструктуру логистики, включая и иностранные инвестиции;
- неудовлетворяющий уровень квалификации персонала в области логистики, недостаток знаний в сфере управления цепями поставок;
- несовершенство нормативно-законодательной базы в сфере логистики;
- отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности в области логистики;
- отсутствие продуманных систем организации логистических систем;
- слабый уровень развития систем электронных коммуникаций и т. д.

По мнению многих экспертов, наибольшую сложность в развитии логистики в России представляют два аспекта: законодательная база и большие расстояния. Говоря о первой проблеме, то ее суть состоит не в отсутствии каких-либо законов и прочего, а в том, что законы могут трактоваться по-разному, нет единого понимания и интерпретации. Стоит также выделить отдельно проблему уровня подготовки кадров в сфере логистики. Крайне необходима грамотная подготовка специалистов, переподготовка и постоянное повышение квалификации в данной области для персонала среднего и высшего звеньев.

Таким образом, подводя итог мы получаем следующее: сфера логистики в России развивается не такими быстрыми темпами как хотелось бы. Она только переходит из стадии зарождения в стадию своего активного развития. Но существует ряд проблем, которые останавливают непосредственно прогресс данной сферы. Однако, учитывая достаточно высокую роль современной логистики в развитии производства и сферы услуг, решение всех перечисленных в данном параграфе проблем должно стать одной из ключевых задач модернизации и развития российской экономической системы. А развитие логистики в целом в России целесообразно объявить в форме отдельного национального проекта. Поскольку все нововведения и серьезные

изменения данной сферы могут повлиять таким образом, что транспортно-логистическая отрасль станет одной из ведущих в российской экономике, а значит, будет отвечать высоким международным стандартам.

### ***Критерии и показатели экономической безопасности логистического предприятия***

Важнейшим элементом исследования экономической безопасности логистического предприятия также, как и любого другого предприятия является выбор ее критерия. Под критерием экономической безопасности понимаются определенный признак или совокупность признаков, на основе которых может быть сформулировано достоверное мнение о том, находится ли предприятие в потенциальной экономической безопасности или нет. Данный критерий должен не только констатировать факт нахождения в экономической безопасности, но и оценить ее уровень.

Для того, чтобы выявить и оценить экономическую безопасность логистического предприятия целесообразно изучать такие показатели как: финансовая устойчивость, ликвидность предприятия и его безубыточность.

Существует несколько подходов к определению количественной оценки уровня экономической безопасности предприятия:

1. Индикаторный подход. При данном подходе уровень экономической безопасности определяется с помощью специальных индикаторов.

Такие индикаторы выступают пороговыми значениями показателей, которые характеризуют деятельность предприятия в его различных функциональных областях. Каждая из которых соответствует определенному уровню экономической безопасности. Конечная оценка экономической безопасности выставляется после сравнения фактических показателей деятельности предприятия с индикаторами.

Уровень точности каждого индикатора представляет собой определённую проблему, суть которой заключается в том, что на данный момент отсутствует определенная методическая база определения индикаторов, которые учитывали бы особенности деятельности каждого предприятия: отраслевую принадлежность, структуру капитала, форму собственности и т.д.

В случае неправильного определения значения индикаторов также может быть и искажен реальный уровень экономической безопасности предприятия, а это может повлечь за собой принятие управленческих решений, которые не соответствуют реальному положению дел на предприятии. Но индикаторный подход вполне можно назвать оправданным на макроуровне, поскольку здесь значения индикаторов более стабильны.

2. Ресурсно-функциональный подход. Согласно данному подходу оценка уровня экономической безопасности предприятия проводится на основе оценки состояния использования корпоративных ресурсов по специальным критериям. Стоит отметить, что при этом в качестве

корпоративных ресурсов используются факторы бизнеса, используемы их владельцами и менеджерами для выполнения основных целей бизнеса.

Согласно ресурсно-функциональному подходу наиболее эффективное использование корпоративных ресурсов, необходимое для выполнения целей данного бизнеса, достигается путем предотвращения угроз негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия и достижения следующих основных функциональных целей экономической безопасности предприятия [8]. А именно:

- обеспечение финансовой стабильности и независимости предприятия;
- обеспечение высокой финансовой эффективности деятельности предприятия;
- обеспечение технологической независимости предприятия;
- достижение высокой конкурентоспособности его технологического потенциала;
- высокая эффективность менеджеров предприятия;
- оптимальность и эффективность организационной структуры предприятия;
- достойный уровень квалификации персонала и его высокий интеллектуальный потенциал;
- эффективность корпоративных НИОКР;
- достойная правовая защита деятельности предприятия;
- обеспечение защиты информационной среды предприятия, коммерческой тайны и достижение высокого уровня информационного обеспечения работы всех его служб;
- обеспечение безопасности персонала предприятия, его капитала, имущества и коммерческих интересов.

Также существует еще один подход оценки экономической безопасности логистического предприятия. Он отражает принципы и условия программно-целевого управления и развития. Согласно данному подходу, оценка производится на интегрировании совокупности показателей, которые определяют уровень экономической безопасности. При этом принято использовать несколько уровней интеграции и такие методы, как кластерный и многомерный анализ. Особенность данного подхода заключается в степени сложности проводимого анализа и использовании математического анализа. И оценить уровень экономической безопасности предприятия представляется возможным скорее с математической позиции, нежели с позиции менеджеров. По результатам анализа наиболее распространённых подходов к оценке уровня экономической безопасности предприятия, напрашивается вывод о том, что представленные подходы достаточно сложны в использовании. Поэтому целесообразнее будет выбрать несколько иной подход к выбору критерия оценки уровня экономической безопасности логистической компании.

Поскольку экономическую безопасность логистического предприятия решено рассматривать как некую меру согласования его интересов с интересами субъектов внешней среды и пользователями услуг логистики, а интересы предприятия – как непосредственное взаимодействие всех субъектов и пользователей, в результате которого предприятие получает прибыль, то целесообразнее предполагать, что критерием оценки экономической безопасности будет выступать чистая прибыль. Поскольку при отсутствии прибыли или вовсе при наличии убытков, не может быть и речи о том, что предприятие стабильно и находится в экономической безопасности.

Прибыль предприятия - абсолютная величина или результаты ее соотношения с затраченными ресурсами - может рассматриваться в качестве предпосылки для заключения об экономической безопасности предприятия.

Все опасности и угрозы экономической безопасности логистического предприятия в зависимости от источника возникновения можно поделить на объективные и субъективные. Объективные возникают без участия и помимо воли предприятия или его персонала, они независимы от принятых решений, действий менеджеров высшего звена. Это состояние конъюнктуры рынка, научные открытия, форс-мажоры и т.д. Их необходимо заранее распознавать и в обязательном порядке учитывать при принятии решений. Что касается субъективных угроз, то они вызываются умышленными или, наоборот, неумышленными действиями людей, в том числе и персонала, а также органов и организаций, и, конечно же, предприятий конкурентов. Именно поэтому предотвращение таких угроз в первую очередь связано с воздействием на субъекты экономической безопасности.

В зависимости от возможности предотвращения выделяют факторы форс-мажорные и не форс-мажорные. Первые, в свою очередь, отличаются непреодолимостью своего действия (катастрофы, войны, чрезвычайные бедствия, которые вносят свои коррективы в работу предприятия). Вторые, наоборот, могут быть предотвращены своевременными и грамотными решениями.

Опасности и угрозы могут классифицироваться и по объекту посягательства: персоналу, имуществу, технике, информации, технологиям, деловому репуте и т.д. По природе их возникновения можно выделить: политические, экономические, техногенные, правовые, криминальные, экологические, конкурентные, контрагентские и др. [8]

Наибольшую популярность в науке получило выделение опасностей и угроз в зависимости от сферы их возникновения. По этому признаку различают внутренние и внешние. Внешние опасности и угрозы происходят за пределами самого предприятия. Они никак не связаны с его хозяйственной деятельностью. Обычно это такие именная внешней среды предприятия, которые могут наносить ему ущерб.

Внутренние угрозы связаны в первую очередь с деятельностью самого предприятия, его персоналом. Это непосредственно процессы, которые возникают по ходу осуществления хозяйственной деятельности. Выделив

наиболее важные из них, получаем следующие факторы: кадровая политика, квалификация персонала, качество планирования и принятия решений и т.д. И внутренних, и внешних факторов риска экономической безопасности логистических компаний большое количество. Это связано в первую очередь с разнообразием связей и отношений, в которые компании вынуждены вступать, осуществляя свою деятельность. Все эти связи и отношения возникают в определенных социально-экономических, политических, природно-климатических и других условиях, которые могут сложиться либо в масштабах всей страны, либо в пределах одного региона.

Все внешние факторы, влияющие на экономическую безопасность предприятия, можно сгруппировать, выделив: политические, социально-экономические, экологические, научно-технические и технологические, юридические, природно-климатические, демографические, криминалистические и другие. [ 11 ]

Под влиянием окружающей среды и различного рода факторов могут возникать большое количество внешних опасностей и угроз экономической безопасности логистического предприятия. К ним можно отнести:

1. неблагоприятное изменение политической ситуации;
2. макроэкономические потрясения (кризисы, нарушение производственных связей, инфляция и т.д.)
3. изменение законодательства, которое влияет на условия хозяйственной деятельности;
4. неразвитость инфраструктуры логистического рынка;
5. противоправные действия криминальных структур;
6. недобросовестная конкуренция и противоправные действия конкурентов; незаконные финансовые операции;
7. различные чрезвычайные ситуации природного и технического характера; несанкционированный доступ конкурентов к конфиденциальной информации, составляющей коммерческую тайну. [8]

Таким образом, разработка концепции обеспечения экономической безопасности логистических компаний является одной из приоритетных задач каждого предприятия. Поскольку существует большое количество как внутренних, так и внешних угроз, к которому предприятие так или иначе должно быть готово, в противном случае, все это грозит снижением его экономической безопасности и уязвимости во многих аспектах. Вопрос экономической безопасности требует комплексного подхода, реализация которого является сама по себе достаточно сложной задачей. В связи с этим появляется необходимость в тщательной теоретической проработке данного вопроса, понимании сущности понятий экономической безопасности и рисков, в том числе в транспортно-логистической сфере.

### ***Основные тенденции развития транспортно-логистической сферы в России***

Говоря о последних тенденциях развития российской логистической сферы, нужно отметить, что сейчас активно формируется рынок комплексных логистических операторов (3PL, 4PL-провайдеров). Их основные направления развития схожи с тенденциями развития европейского рынка логистических услуг. В качестве ближайшей перспективы развития логистической сферы в России ожидается налаживание более тесного сотрудничества российских логистических компаний с различными клиентами в плане оптимизации уровня запасов, интеграции информационных систем, а также совместного управления логистическими затратами.

В настоящий момент на долю 20 логистических операторов приходится примерно 30% конкурентного сегмента и около 10% совокупного объема всего транспортно-логистического рынка России. В первую двадцатку игроков, наряду с российскими компаниями, входят также восемь западных 3PL-провайдеров. [13]

Отмечается также активное развитие аутсорсинга в логистической сфере. Растет активность логистического бизнеса. Тенденцией нескольких последних лет является отделение логистических функций промышленных и торговых предприятий, которые связаны с входящей и исходящей транспортировкой, а также внутрипроизводственной транспортировкой на предприятиях промышленности, управлением запасами и складским хранением на аутсорсинг.

Аутсорсинг — это передача неосновных процессов и функций компании сторонним исполнителям. Аутсорсинг позволяет предприятиям увеличивать свой профессионализм в определенной сфере деятельности, концентрировать свои ресурсы и акцентировать внимание и персонал на основных видах деятельности. В ближайшее время многие компании все чаще будут передавать специализированным логистическим компаниям полное ведение логистического обслуживания, которое связано с планированием, прогнозированием и контролем над исполнением всех логистических операций.

Еще одной интересной тенденцией стало осуществление логистическими компаниями проектной деятельности. В настоящий момент к логистическим компаниям приходит осознание того, что нужно комплексно и всесторонне подходить к решению проблем и задач клиентов. Крайне важно уметь выявлять их потребности, четко расставлять приоритеты, формулировать задачи развития их бизнеса, грамотно продвигаться в рамках созданного проекта.

Тенденцией последних лет является усиление внимания на развитие логистики как на уровне компании, так и на развитие внутрифирменной логистики. В настоящий момент многие предприятия создают отдельные структурные подразделения для решения задач логистики и оптимизации логистических

процессов. Внимание в этой области сосредотачивается на обеспечении интеграции внутренних ресурсов компании и координации управления ими. Еще одна тенденция последних лет - понимание многими компаниями важности наличия квалифицированных логистических кадров на предприятиях. Это особенно актуально для предприятий, которые расположены в регионах. Для продвижения концепции логистики как одного из важных инструментов повышения эффективности бизнеса на основе подготовки и повышения уровня квалификации специалистов по логистике в России созданы за последние годы и успешно действуют: Координационный совет по логистике, Международный центр логистики Национального Исследовательского Университета Высшей школы экономики, Комитет по логистике при Департаменте транспорта и связи.

Специалистами Совета по логистике и Московского транспортного института разработана модульная учебная программа «Эффективная логистика». Это дало возможность получения профессиональных знаний в области логистики и навыки решения логистических задач жителям различных регионов России, Республики Беларусь, Казахстана, Украины, Литвы и других стран. В течение последних трех лет в рамках различных образовательных мероприятий Совета прошло свыше 10 тысяч специалистов более 1000 российских и иностранных компаний.

Значительную роль в решении проблемы подготовки кадров в области логистики в настоящий момент играет Международный центр логистики Национального Исследовательского Университета Высшей школы экономики (МЦЛ НИУ ВШЭ), образованный в 2000 г.

В последние годы усилилась тенденция интеграции и глобализации в рамках цепей поставок. Это проявляется, в частности, в форме выхода сетевых операторов и крупных западных логистических компаний на российский рынок. Все чаще иностранные компании размещают свои производства на территории России. Это позволяет им пользоваться налоговыми и таможенными льготами, быть ближе к местным потребителям и быстрее реагировать на изменение их потребностей. Это приводит к тому, что российские компании все чаще вовлекаются в цепочки поставок своих иностранных партнеров. Это предъявляет достаточно жесткие требования к отечественным предприятиям: требования к системам управления, персоналу, информационным системам, используемым технологиям. Поэтому российские предприятия должны выстраивать не только продуманную и эффективную внутреннюю логистику, но и систему управления цепочками поставок.

Очевидным остаётся факт того, что сейчас логистические компании будут развиваться ускоренными темпами. Это связано с тем, что промышленным и торговым предприятиям более выгодно передавать несвойственные им логистические функции специализированным профессиональным компаниям. В этой связи логистическим компаниям необходимо искать оптимальные механизмы взаимодействия с клиентами. Также будет усиливаться тенденция

прихода на отечественный рынок иностранных производителей, торговых сетей и новых логистических операторов. Особое внимание в будущем будет уделяться развитию автоматизации логистики, в частности, автоматизации управления транспортом, автоматизации складов, прогнозированию и управлению запасами. Автоматизации логистических операций приведет к минимизации влияния человеческого фактора, переключившись на программные продукты выполнения рутинных операций, которые так характерны для логистики, применение различного оборудования, которое позволяет контролировать движение товаров как внутри, так и вне компании. Внедрение комплексных систем автоматизации будет характерно для оптовой торговли и компаний промышленности.

В соответствии с Программными документами Российской Федерации, предусмотрено уделять особое внимание опережающему развитию транспортного комплекса как ключевого фактора в снижении транспортных издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

В 2008 г. принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. Транспортная стратегия определяет приоритеты государственной транспортной политики РФ, основные направления развития опорной транспортной инфраструктуры страны, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, а также основные задачи развития транспортной системы и направления их решения на отдельных видах транспорта с учетом их специфики на период до 2020 года.

Данная стратегия является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом.

В Транспортной стратегии сформулированы приоритетные направления государственной транспортной политики, которые обеспечивают достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления:

- совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности;
- управление транспортной системой;
- регулирование рынка транспортных услуг;
- повышение эффективности использования госимущества;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- международная деятельность;
- гармонизация развития транспортной системы и др.

Реализация Транспортной стратегии РФ позволит достичь к 2020 году следующих основных результатов:

- будет завершено создание единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»;

- большинство населенных пунктов будет иметь постоянный доступ к основным наземным транспортным коммуникациям;
- снизится грузоемкость ВВП на 10%;
- транзитные перевозки через территорию России вырастут вдвое и достигнут 70 млн. тонн в год;
- значительно повысится ассортимент и качество логистических услуг

Таким образом, очевидно, что логистическая сфера будет развиваться ускоренными темпами и в принципе ее ждет большое будущее. Об этом говорят последние тенденции её развития. Сейчас рынок логистики ориентирован на предоставление качественно новых услуг, максимального внедрения новых технологий в работу, а также на подготовку высококвалифицированных специалистов.

Перспективы развития экономической безопасности предприятий в сфере предоставления логистических услуг

### ***Рекомендации по повышению экономической безопасности логистических компаний***

Управление риском - это, по сути, экономический механизм процесса регулирования и принятия решений по снижению затрат, повышению производительности и качества продукции и услуг в интегрированной логистической сфере. Он обеспечивает приемлемый уровень выживаемости системы и ее развитие, в чем и заключается безопасность всех экономических процессов. Так что термин "безопасность" используется теперь не только когда речь идет о терроризме, катастрофах, геополитике или экологии, но и в экономической сфере, и называется теперь экономическая безопасность.

Логистические компания совершенствует существующую экономическую систему безопасности - усиливается физическая защита, видеонаблюдение, ужесточаются требования внутриобъектового режима, ведется мониторинг внутренних и внешних угроз, проверяется персонал (на предмет лояльности, криминального прошлого, истинных мотивов трудоустройства); разрабатываются рамочные стандарты, обеспечивающие IT-безопасность и надежность функционирования Интернета. Вводится дополнительная защита от вирусов, хакерских атак, несанкционированного доступа; обеспечивается защита груза: используется дополнительная пломбировка, ограничивается доступ клиентов в зону приемки грузов, проводится внеплановый инструктаж сотрудников, а также изменяется процедура допуска автомашин на территорию грузового терминала.

К приоритетным целям экономической безопасности логистического предприятия следует отнести обеспечение эффективности деятельности, финансовой устойчивости и независимости предприятия.

Основными задачами системы обеспечения экономической безопасности являются:

- мониторинг и прогнозирование угроз;

- оценка рисков и угроз различными количественными и качественными методами;
- разработка инструментов и механизма нивелирования угроз и поддержания стабильного развития предприятия;
- постоянное совершенствование механизма обеспечения экономической безопасности.

Как один из самых эффективных вариантов по выявлению экономических угроз и поддержанию экономической безопасности логистического предприятия можно предложить создание службы экономической безопасности.

Служба экономической безопасности работает с действительностью, это и повышению главный инструмент по обеспечению экономической безопасности в рамках предприятия.

Служба экономической безопасности должна выявлять искажения в текущих бизнес-процессах и моментально на них реагировать. Разрабатывая мероприятия по минимизации рисков, система экономической безопасности должна работать на профилактику. Службе экономической безопасности в жизни предприятия отведена строго определенная роль и на ее функции не покушается ни одна другая служба, более того, функционал службы никто кроме нее не выполнит. Служба экономической безопасности предприятия занимается защитой ценностей, активов, противодействию внутренним и внешним угрозам, минимизации рисков. Служба экономической безопасности это довольно сложное подразделение, сочетающее в себе специалистов разных сфер деятельности, имеющая собой цель проведения внутренних проверок, аудитов, инвентаризаций и пр., а значит требующее четкое разграничение полномочий и функций среди сотрудников.

Деятельность службы экономической безопасности основана на законодательстве РФ, внутренних нормативных документах предприятия и осуществляется в соответствии с основными принципами:

1. законности. Служба экономической безопасности выполняет свои ежедневные задачи строго в рамках закона, иначе это криминальная структура или недобросовестные конкуренты; организованного взаимодействия. Служба экономической безопасности предприятия в силу объективных причин не может в полном объеме перекрыть все вопросы, касающиеся безопасности, без соответствующего взаимодействия со всеми структурными подразделениями на предприятии, а также сторонними организациями (охранные и др.);
2. тактического планирования. Служба экономической безопасности предприятия строит свою деятельность четко в соответствии с намеченными долгосрочными и краткосрочными планами. Без планирования деятельность службы малоэффективна и носит хаотичный характер;
3. своевременности. Все силы и средства службы экономической безопасности должны быть направлены на своевременное предотвращение угроз безопасности предприятия, для минимизации возможного причинения материального ущерба компетентности. Сотрудники службы должны быть

профессионалами своего дела, легко обучаемы, креативны, стать одной семьей в работе и решать поставленные задачи в полном объеме и в срок.

Проводимые мероприятия:

- осуществляется категорирование технологических процессов – структурных элементов цепи поставок;
- моделируются идеальные или фактические операции;
- увеличиваются объемы операций за счет перераспределения ресурсов, меняются системы
- управления рисками;
- заключаются соглашения между таможенными организациями и предпринимательскими сообществами;
- рассчитывается стратегически оптимальный уровень запасов;
- ведется узконаправленная подготовка специалистов.

Таким образом, все предложенные рекомендации будут оказывать положительное влияние на повышение экономической безопасности логистических компаний. Создание службы безопасности, на мой взгляд, один из самых целесообразных вариантов развития событий. Потому что каждый должен заниматься своим делом, у каждого должен быть свой фронт работы и своя сфера. В службе экономической безопасности будут находиться профессионалы своего дела, которые знают, чем им нужно заниматься.

Относительно России целесообразно предложить следующие направления развития транспортно – логистической сферы в России:

1. Комплексная интеграция бизнес-процессов с целью минимизации издержек и повышения производительности труда, а в связи с этим и увеличение доли 3PL провайдеров логистических услуг, за счёт которых может увеличиться доля аутсорсинга.
2. Углубление экономической интеграции и освоение рынков Евразийского союза и прежде всего Казахстана, снижение логистических затрат внутри цепочек поставок за счет упрощения процессов таможенного оформления и ликвидации законодательных барьеров.
3. Разработка новых маршрутов и схем доставки грузов при экспорте / импорте на азиатском направлении, переориентация транспортно-логистических схем на Дальний Восток и юг страны.
4. Комплексное управление качеством, применение технологий на основе концепции «точно в срок» и внедрения системы быстрого реагирования на запросы потребителей.
5. Формирование инфраструктурной сети логистики: количество, размеры и географическое расположение мощностей, используемых в логистике,

непосредственно влияют на уровень и издержки обслуживания потребителей. Особое внимание следует уделить возрасту и состоянию подвижного состава и инфраструктуры. Например, значительными «узкими местами» на сети железных и автомобильных дорог являются подходы к морским портам, аэропортам и пограничным пунктам пропуска. Применительно к отдельным компаниям основное требование к их развитию – это повышение эффективности управления и администрирования процессами, в основе которых лежит: – оптимизация затрат; – автоматизация управления; – высокий уровень сервиса; – максимальное покрытие рисков.

Сами пользователи логистических услуг также задаются определённые темпы и тенденции развития рынка. Так, грузоотправители в настоящее время более жестко требуют соблюдения согласованных сроков доставки, вплоть до определенного часа. Вводится постоянный мониторинг статуса грузов, находящихся в транспортной сети, и применяются штрафные санкции за нарушение сроков доставки, даже за незначительные.

Что касается тенденции автоматизации, то здесь необходимо отметить, что, например, наличие автоматизированного склада может составить сильную конкуренцию на современном рынке. С помощью автоматизации логистических процессов ускоряется и упрощается работа с информацией, уменьшается трудоёмкость работы персонала и улучшается общий контроль, что позволяет значительно сократить издержки по сравнению с неавтоматизированным складом. Таким образом, тенденций и предложений по развитию логистики достаточно много, так как на данный момент эта отрасль в нашей стране не совершенна. Реализация всех вышеназванных направлений будет способствовать повышению эффективности не только самого рынка, но и всей экономики страны

Развитию логистической отрасли будут способствовать совершенствование законодательной базы в области транспортно-экспедиторской деятельности, таможенных процедур, более активное участие государства как инвестора и регулятора в строительстве капиталоемких объектов транспортной инфраструктуры, снижение уровня бюрократизации регулирующих и контролирующих организаций. В завершение можно сказать, что, судя по данным различных исследований, две трети респондентов характеризуют нынешнюю ситуацию с логистикой в России как положительную, что вселяет оптимизм в тех, кто занимается этой сферой деятельности, однако и не снимает с них ответственности. Логистика оказывает значительное воздействие на экономическое развитие всей страны. Правильное понимание роли логистики позволяет государству успешно развиваться в экономическом, социальном и политическом отношениях. Недооценка же роли и значения транспортной системы и организации логистического процесса неминуемо приводит к замедлению развития государства

Таким образом, недооценка и отставание логистики происходят в немалой степени из-за непонимания государственного значения данной сферы как особой отрасли народного хозяйства. Уникальность логистики в том, что,

выступая в роли сферы материального производства, она одновременно выполняет вспомогательную функцию обслуживающей инфраструктуры. Все перечисленные меры и тенденции будут способствовать эффективному развитию логистики.

## **7 тема. Правовое регулирование транспортной логистики на морском транспорте.**

Морские перевозки являются одним из древнейших видов транспортировки товаров и людей, который не только до сих пор не потерял свою актуальность в XXI в., но и в настоящее время данной отрасли уделяется особое внимание. Несмотря на стремительное развитие современных технологий морской транспорт остается незаменимым инструментом для перевозки разных товаров, особенно объемных грузов, которые невозможно перевозить иными видами транспорта.

Иногда такие транспортировки являются единственным методом поставки груза. Морская торговля всегда являлась особо важным видом международного сотрудничества между разными государствами, так как морской транспорт значительно способствовал развитию международной торговли, поскольку основной объем всех международных межконтинентальных перевозок приходится именно на морские суда. Морские перевозки позволяют значительно снизить расходы на транспортировку товаров. К морскому транспорту относится любое судно, способное передвигаться по водной поверхности, выполняя конкретные функции, связанные с перевозкой, переплавкой, хранением, обработкой различных грузов и обслуживанием пассажиров [22].

Первые нормы, которые закрепили правовые отношения судовладельцев с другими лицами, участвующими в судоходстве, были рассмотрены еще в древних памятниках права. На современном этапе в логистике, международная и внутренняя морская транспортировка грузов регулируется несколькими нормативно-правовыми актами. Представляется вполне логичным, что правовое регулирование такого древнего и активно развивающегося института характеризуется сложностью, наличием огромного количества коллизий, а также национальных и международных правовых норм. На сегодняшний день правовое регулирование международного морского транзита грузов основывается на четырех документах: Гаагских правилах 1924 г., Гаага-Висбийских правилах 1968 г., Гамбургских правилах 1978 г. и Роттердамских правилах 2008 г. Данные правовые акты в какой-то степени несут не полный характер в отношении транспортных документов. Однако несмотря на это многие перевозчики, особенно крупные мультимодальные линии, уже отработали механизмы взаимоотношений с клиентурой путем создания проформ собственных транспортных документов [31].

Внутренние морские перевозки регулируются кодифицированными нормативно-правовыми актами, один из часто применяемых из них — «Кодекс

торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) от 30.04.1999 № 81-ФЗ (принят ГД ФС РФ 31.03.1999). В морской логистике существуют два вида транзита: по чартеру и по коносаменту. Под чартером понимается документ, который подтверждает сделку фрахтования. Фрахтование — это деятельность по заключению договоров найма или по сдаче судна внаем, которая осуществляется фрахтовыми брокерами или частными компаниями. Для транзита по чартерной перевозке груза выделяется полное судно или конкретная часть [3]. Что касается коносамента, он является товарораспорядительным документом.

Он удостоверяет факт наличия договора морской перевозки груза, содержит его условия и служит как доказательство приема груза к транспортировке. Коносамент является единственным документом среди других транспортных документов, зарегистрированных на всех видах транспорта.

Следует отметить то, что коносамент не является договором перевозки, он подтверждает факт заключения договора, является доказательством [2].

Морская логистика, т. е. организация и обеспечение перевозки грузов морским транспортом, является такой специфической транспортной услугой, без которой в некоторых ситуациях большинству клиентов обойтись просто невозможно. Если в случае наземных грузоперевозок еще есть выбор между автомобильным и железнодорожным транспортом, то в случае необходимости следования на большие расстояния, особенно по морю — других вариантов уже не остается. В эпоху глобализации мировой экономики каждый сотрудник логистической компании должен хорошо разбираться в любом виде перевозок и их особенностях [12].

Сегодня понятие логистики включает в себя почти все виды деятельности предприятий и предлагает оптимизацию материальных, финансовых и информационных потоков. Наделяется разными преимуществами в продвижении товаров и услуг, как на внутреннем, так и на международном рынке. Ряд предприятий выстраивают транспортную логистику собственными силами. Стоит рассмотреть некоторые особенности морской логистики, которые заключаются в следующем.

1. Морская транспортировка грузов является более выгодной в плане экономики, нежели перевозка наземным транспортом.
2. Маршруты водного типа являются гибкими, при их формировании нет необходимости привязки дорожного направления.
3. Морская транспортировка безопасна, контейнеры обеспечивают полную сохранность груза, удобный выбор контейнера в зависимости от перевозимого товара, н-р танкер — для жидких грузов, навалочные контейнера — для зерна или песка, рефрижераторный контейнер — для скоропортящегося товара и т.д.
4. Наличие страхования для перевозимого товара.
5. Подбор контейнеров, предназначенных для транспортировки товаров, осуществляется с учетом вида и размера последнего [34].

В настоящее время значительно вырос рынок поставщиков логистических услуг, что приводит к обострению конкуренции. Чтобы сохранить свое положение на рынке, логистические компании должны совершенствовать свой предоставляемый сервис согласно новым требованиям клиента. Сегодня посредники логистических услуг начинают терять свое место на рынке, преимуществом обладают компании, которые располагают собственными транспортными активами. В условиях глобализации и интеграции наблюдается появление новых игроков рынка, которые способствуют предоставить иной вид посреднических услуг. У лидирующих игроков рынка сложилось понимание, что для предоставления конкурентоспособного комплексного продукта по транспортировке грузов недостаточным условием является простое оказание транспортных услуг своему клиенту. Значительное влияние играет спрос, способ и метод их оказания согласно современным тенденциям рынка. Важное место в качественном управлении транспортно-логистической цепочкой занимают информационные технологии, включающие в себя как обмен информацией между участниками транспортного процесса внутри цепи, так и взаимодействие с клиентом в режиме онлайн, что позволяет оперативно выполнить поставленную задачу. ИТ-технологии стремительно развиваются, предоставляя новые возможности и таким способом облегчают транспортировку грузов клиентов с возможностью экономии времени и снижением логистических затрат при их организации. Однако следует отметить тот факт, что ИТ-технологии не всегда могут дать ответ на все возникшие вопросы, учитывая современные потребности рынка, и это может привести к серьезным экономическим убыткам участников логистического рынка. Следует уделить детальное внимание и провести подробный анализ данного явления в области правового регулирования всех обязательных условий, необходимых для транспортировки товара морским транспортом. Учитывая современные тенденции рынка и увеличение морских перевозок, возникает необходимость активно развивать не только инфраструктуру портов, повышать их мощность и пропускную способность, но и совершенствовать эффективность управления грузопотоками. Многие компании, осуществляющие свою деятельность с применением транспортных услуг, начинают задумываться, как можно сделать рынок грузовых перевозок во всем мире прозрачнее, эффективнее, а главное дешевле? Ведь скорость является главным преимуществом, которое предлагает современный бизнес. Многие компании нашли выход — применение ИТ-технологий.

Многие ученые-правоведы, такие как Г.В. Бубнова, Б.А. Левин, А.И. Арефина, В.П. Телин, М.В. Сатникова в своих трудах характеризуют XXI век как «цифровой век». На XX Петербургском экономическом форуме Фрейзер Робинсон, региональный директор по развитию бизнеса «UberTechnologies» в Европе, Африке и на Ближнем Востоке, применил выражение «Мир хочет, чтобы его взорвали, в этом есть его потребность»<sup>1</sup>. Кроме этого многие исследователи считают, что XXI в. — это не только век нового поколения

технологий, но и возникновение новой промышленной революции. В современном мире интернет, биороботы, биотехнологический искусственный интеллект открывают безграничные возможности для появления качественно новых продуктов и услуг. Новый технологический скачок поспособствовал резкому развитию и использованию новых методов и средств переработки информации, позволил стимулировать новые торговые электронные площадки, цифровые места, а также отразился существенно на развитии современной экономики [10].

В настоящее время в «цифровом веке» международной логистики морские транспортно-логистические компании начинают применять электронный документооборот. Самым более известным электронным документом является электронный морской коносамент. В условиях конкуренции разные иностранные игроки торгового рынка применяют данный вид документа, так как он предоставляет ряд преимуществ и тем самым выделяет логистическую компанию от других посредников, которые предоставляют логистические услуги. Главное преимущество электронной торговли — скорость и гибкость. Коносамент — это выписываемая перевозчиком морского груза собственнику товара ценная бумага. Могут ли юридические функции коносамента быть воспроизведены в электронном виде или нет, зависит от законодательства страны, в которой коносамент выписан, поскольку применимым правом по этой сделке является законодательство этой страны. К примеру, электронные погрузочные документы в США находятся вне сферы применения признанных форм COGSA (Carriage of Goods by Sea Act) — Закон о морской перевозке грузов (Великобритания).

Функции расписки в получении груза на борт и доказательства заключения договора перевозки могут быть выполнены электронными средствами достаточно легко, поскольку представляют собой главным образом передачу информации. COGSA2 предписывает, чтобы перевозчик по просьбе грузоотправителя представил коносамент, в котором должны быть указаны количество мест или штук либо вес в определенных случаях. Вся эта информация может появиться и в электронном коносаменте, чтобы он мог выполнить функцию расписки в получении груза на борт.

Выделяются правила для электронных коносаментов Международного морского комитета. Они определяют порядок взаимодействия грузоотправителя и перевозчика при использовании электронного коносамента. Взаимодействие осуществляется посредством электронной связи. При погрузке товара на борт перевозчик отправляет по указанному грузоотправителем адресу расписку — электронное сообщение, содержащее информацию, установленную в правилах. В расписке излагается информация, которую, в соответствии с КТМ РФ, требуется отразить в коносаменте. Помимо прочего в расписке содержится личный код, который в дальнейшем используется сторонами для подтверждения аутентичности пересылаемых сообщений. На расписку перевозчика грузоотправитель должен отправить подтверждение о получении.

С этого момента он является держателем коносамента. Средствами защиты электронных документов могут стать электронные подписи, которые в РФ регулируются Федеральным законом от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи», Федеральным законом от 10.01.2002 № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи». Но, в целом, данные механизмы защиты документов для коносамента представляются весьма неповоротливо. Названные вышеуказанные федеральные законы действуют на территории РФ, поэтому данные средства защиты не могут вызывать доверие у зарубежных коммерсантов. В практике государственных судов РФ и Международного коммерческого Арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ отсутствуют дела, связанные с использованием электронных коносаментов<sup>1</sup>. В результате технологической и экономической конвергенции, создания многочисленной и многонациональной аудитории, ИТ-технологии становятся почти универсальными коммуникационными пространствами. В сегодняшней техногенной цивилизации термин «Цифровая эпоха» приобретает особую актуальность. Современный информационно-телекоммуникационный сектор во всем мире развивается, внедряется и уже используется во всех направлениях. Многие негативные факторы, такие как задержка при выгрузке груза из-за отсутствия документации, проблемы с выпуском груза в соответствии с гарантийным письмом — Letter of Indemnity, ошибки людей при рассмотрении платежных документов, подделка документов и подписей, мошенничество с документами, например, дубликаты, могут стать причиной получения негативного экономического результата в торговых отношениях на международном рынке. По этой причине внедрение новых цифровых технологий, таких как блокчейн, онлайн-агрегаторы, смарт-контракты смогут обеспечить безопасность торговли. В морском судоходстве использование технологии blockchain поможет обеспечить передачу и обмен данными, а также сможет предоставить актуальную информацию о состоянии отправок. Это делается все чаще в электронном виде, посредством электронного сообщения обмена данными, а не обмена бумажных документов.

Кроме электронных документов, в «Цифровую эпоху» появилось понятие уберизация<sup>2</sup>, которое уже применяется российскими и иностранными контрагентами в транспортной торговле. Появление нового явления уберизация в настоящее время рассматривается как новая угроза со стороны ИТ-технологии к обществу. Это обусловлено тем, что данное явление предусматривает иной подход к развитию торговой коммерции в области транспортировки товаров. Термин «уберизация» появился благодаря американской компании Uber Technologies («Убер»), которую в 2009 г. основали в США Гаррет Кэмп и Трэвис Каланик.

Uber — это сервис, который используется информационными технологиями для координации деятельности независимых агентов, отличительной стороной которого является унификация правил и требований. «Убер» называют «убийцей посредников»<sup>3</sup>, поскольку его технологическая интернет-

платформа напрямую соединяет потребителей и поставщиков товаров и услуг и позволяет выполнить сразу несколько операций — поиск, выбор, заказ, поставку и оплату [16]. До возникновения Uber-сервиса услуги оказывались без информации о потребителях, а теперь компании располагают всей необходимой им для анализа информацией о клиентах, а также получают обратную связь, что помогает им предугадывать ожидания потребителей. Новые ИТ-технологии по образцу Uber-сервис предполагают создание мобильного приложения в логистических компаниях,

Использование данной цифровой платформы позволит совершать пиринговые транзакции, минимизировать числа звеньев между поставщиком и заказчиком услуг. Актуальным примером уберизованной технологии в настоящее время можно рассмотреть современные онлайн-агрегаторы. Основная задача агрегатора — исключить человеческий труд и автоматизировать процесс заказа услуг. По этой бизнес-модели работают агрегаторы в сфере финансовых и банковских услуг, медицине, образовании и торговле. Технологические агрегаторы — это сервисы, которые позволяют заказывать транспортировку грузов в онлайн-режиме. В мире информационной революции многие клиенты транспортных компаний — партнеров находятся в поиске новых методов, которые смогут эффективно сэкономить и значительно облегчить организацию транспортных услуг. Несмотря на то, что данный сервис является не полностью разработанным и в какой-то мере работает в тестовом режиме, само известие об их разработке уже устроило переполох в мировом сообществе логистов. Основная функциональность онлайн-сервиса заключается в следующем: оперативный контроль над ходом согласования заявок; планирование расходов клиента за счет предварительного расчета стоимости перевозки по подаваемой заявке; исключение вероятных ошибок в расчете провозной платы, связанных с ручным вводом перевозочных документов логистами; сокращение времени оформления перевозки за счет использования технологий обмена электронными данными; возможность получения оперативной информации о состоянии лицевого счета; наличие механизмов электронно-цифровой подписи, позволяющей использовать электронный документооборот; полный цикл формирования документов в соответствии с Правилами перевозок грузов (заявка, перевозочные документы по отправлению на основе заявки); решение вопросов взаимодействия и получения информации клиентами практически по всем операциям технологического процесса от момента погрузки до завершения перевозки; оформление получения прибывшего груза; и наконец, оставление отзыва клиента об операции.

Сегодня в морском судоходстве внедрена технология blockchain. Некоторые крупные морские перевозчики реализуют судоходные порталы, такие как CargoSmart, Intra и GT Nexus, которые обеспечивают цифровые процессы и функции для бронирования, отслеживания и документацию, и которые позволяют клиентам общаться с цифровыми носителями. Технология Blockchain может добавить важные дополнительные функциональности

транспорта и морской информации и коммуникационные технологии, и электронные данные системы обмена, такие как проверка данных и отслеживание продуктов. В то же время важно разрабатывать и применять стандарты, которые разрешают обмен данными между такими технологиями и соответствующими заинтересованными сторонами.

Идея запустить онлайн-агрегатор для грузоперевозок в России, работающий по типу Uber, пришла Данилу Рудакову, выпускнику Высшей школы экономики, во время работы менеджером по поставкам в международной компании Ravago. Данил Рудаков является основателем iCanDeliver — уникального сервиса перевозок, не имеющим аналогов на мировом рынке. Данный сервис позволил компаниям выполнять поиск подходящего перевозчика по заданному маршруту и в режиме реального времени видеть конечную ставку на перевозку и отправлять онлайн-заявку через единую электронную форму<sup>1</sup>.

В США аналогичный сервис разработан под названием «Convoy». По своему принципу работы «Convoy» схож с приложением Uber по заказу такси. Разница между ними заключается в том, что Uber занимается услугами пассажирских перевозок, а Convoy ориентирован на рынок грузоперевозок. Единая идея этих двух приложений заключается в том, что они максимально упрощают процесс заказа транспортного средства, исключая из него посредников-брокеров<sup>2</sup>.

В 2017 г. в России появился первый онлайн-экспедитор по контейнерным перевозкам, который работает на современном логистическом рынке. Андрей Дерябин объединил собранную им команду в компании AllContainerLines и вывел на рынок первый в мире агрегатор контейнерных линий, запустив онлайн-сервис<sup>3</sup>. Компания AllContainerLines является глобальным онлайн-экспедитором и NVOCC<sup>4</sup> оператором, оказывает услуги только морской контейнерной перевозки. Линии постоянно загружают свои предложения в сервис компании, компания AllContainerLines проверяет и показывает достоверные данные клиенту.

## **8 тема. Правовое регулирование транспортной логистики в области железнодорожного транспорта.**

Для обеспечения достижения поставленной цели логистика должна обеспечить решение следующих задач (см. [48], [116]): □ разработка обоснованных предложений, позволяющих предприятию (компания) достигнуть наибольшей эффективности работы, обеспечить рост его рыночной доли и получить преимущества перед конкурентами; □ создание интегрированной эффективной системы регулирования и контроля материальных, денежных и информационных потоков; □ разработка стратегий и решение задач в области управления производством и распределения продукции; □ взаимное соответствие материальных, информационных, денежных и сервисных потоков; □ контроль за

материальными потоками и передача информационных и финансовых данных о нем в единый центр; □ разработка способов управления операциями движения товаров; □ установление норм стандартизации полуфабрикатов, упаковки и определение объемов производства, транспортировки и складирования. 81 Заметим, что логистический подход во многом определяется особым взглядом на вещи, что и определяет его успех в достижении поставленной цели. Подобный взгляд или концепция логистики, опирается на ряд принципов, учет которых необходим для эксплуатации логистических идей в организации управления производством и распределением. Среди этих принципов следует выделить следующие (см. [48]). 1. Принцип системного подхода: при рассмотрении логистической цепи необходимо руководствоваться интересами, которым служит вся цепь в конечном итоге (повышение эффективности всего цикла производства и распределения в деле удовлетворения конечного спроса), а не интересы и запросы отдельных звеньев или разделов цепи. В частности, отдельные технологические и технические вопросы и попытки их решения не должны восприниматься вопреки интересам всей системы; в том числе предлагаемые решения не должны решать лишь проблемы отдельных подсистем, если они при этом не способствуют повышению эффективности всей системы. 2. Учет логистических издержек на всех звеньях логистической системы: попытки эффективной организации управления логистической системы сталкиваются с изменением издержек, понесенной системой, как в абсолютном выражении в отдельных ее звеньях, так и в относительном перераспределении издержек из одной ее части в другую. В последнем случае, в отсутствии должного внимания возможно добиться кажущегося роста эффективности в одном звене за счет снижения локальных издержек, но в ущерб гладкому протеканию логистического процесса в другом звене, выраженному в более значительном росте издержек в нем. Правильный анализ логистической системы должен обращать внимание на последствия в росте издержек логистического вмешательства на всех звеньях логистической цепи. 3. Всеобщее управление качеством: этот принцип требует обращать внимание не только на повышение качества и его поддержание в рамках одного 82 компании, но и на его рост в компаниях-смежниках и поставщиках. В частности, качественная конечная продукция (или услуга) требует применения лишь качественных ресурсов для ее производства, а потому обеспечение качества исходных материалов, оборудования, человеческого капитала и знаний должно всегда стоять высоко в списке приоритетов любого применения логистического подхода к организации управления производством и распределения. 4. Гуманизация технологических процессов и создание современных условий труда: обеспечение эффективности производства и распределения продукции (услуг) в современных условиях повышенной конкуренции и требований со стороны конечных потребителей требует применения современных технологий, что невозможно без квалифицированного и дисциплинированного персонала. Обеспечение компании подобной рабочей силой требует повышенного

внимания к вопросам организации комфортных условий труда, а также возможностей карьерного и профессионального роста. 5. Развитие логистического сервиса: немаловажной составной частью стратегии повышения эффективности современной компании в условиях высокой конкуренции является возможность выделения в глазах конечных потребителей за счет построения собственного бренда. Логистический сервис в этих условиях оказывается важной составляющей развития репутации компании, помимо непосредственных преимуществ, испытываемых конечным потребителем в присутствии эффективно организованных пред- и постпродажных услуг. Таким образом, гарантийное обслуживание, техническая поддержка, обеспечение доставки точно в срок и гибкость в способах доставки, привлекательная и удобная упаковка, разнообразный и подобающий ассортимент, информационное обеспечение и реклама – все это может сыграть значительную роль в повышении привлекательности продукции или услуг компании в глазах конечного потребителя, выделив его среди конкурентов и обеспечив, тем самым, повышение прибыльности. 83

6. Обеспечение способности логистической системы к адаптации в условиях неопределенности окружающей среды: оставленные сами по себе требования эффективной организации производства и распределения часто ведут к «хрупким» системам, заточенным под один вид продукции (или один, наперед заданный ассортимент) продукции, но быстро разваливающимся при необходимости серьезных изменений в планах. В современных условиях быстрого научно-технического прогресса, экономического роста и значительного уровня конкуренции во многих сферах экономики подобные системы могут быстро изжить себя и оказаться наихудшим выбором в деле обеспечения реальной эффективности хозяйственной деятельности. Поэтому достижение эффективности логистического процесса никогда не должно упускать из вида факт вариабельности окружающей среды, требующей определенной степени адаптивности самой логистической системы, допускающей достаточно безболезненный процесс подстраивания под неизбежные изменения, диктуемые конкурентами, конечными пользователями и другими факторами окружающей среды. Нахождение должного компромисса между требованиями (узкой) эффективности, основанной на текущей обстановке, выбранном ассортименте продукции и уровне качества, с одной стороны, и возможностями успешной адаптации к изменениям окружающей среды, с другой стороны, – серьезная проблема, от успешности решения которой зависит достижение конечной цели логистического подхода к обеспечению успешного функционирования того или иного компании. Таким образом, логистический подход к организации управления процессам производства и распределения продукции современной транспортной компании предлагает рациональные основы для повышения эффективности и качества производственной деятельности. Особенностью данного подхода, предопределившего его успешность в теории и на практике, является системность, обращающая внимание на проблемы производства и

обращения 84 продукции, материалов, ресурсов и информации, в контексте влияния на всю логистическую систему, призванную обеспечить удовлетворение конечного потребительского спроса. Кроме того, выделение в качестве предмета изучения данного междисциплинарного научного направления материальных и нематериальных потоков в отличие, скажем, от деятельности функциональных подразделений компаний, позволило достичь более органичного взгляда на проблемы повышения эффективности, способствующей нахождению более точных и продвинутых решений.

2.2 Особенности организации экономического обеспечения транспортно-логистической системы

Рациональная организация деятельности транспортно-логистической системы обладает рядом особенностей, связанных с природой проблем, решаемых в ходе хозяйственной деятельности и взаимодействия субъектов рынков транспортных услуг. Изучение экономического обеспечения транспортно-логистического комплекса должно сопровождаться выявлением и анализом этих особенностей с дальнейшим их учетом в ходе логистического анализа деятельности компаний транспортно-логистической системы и попыток совершенствования организации их деятельности. Экономическое обеспечение предполагает изучение характеристик функций спроса и предложения на различных интересующих исследователя рынках, что в случае транспортно-логистической системы сводится, большей частью, к рынкам транспортных услуг. Со стороны функции спроса наиболее важными вопросами становятся вопросы структуры и размера затрат. Особенностью транспортно-логистической системы является разнообразие форм, которые принимают косвенные затраты (в отличие от прямых, связанных непосредственно с осуществлением транспортной деятельностью и выраженных в амортизации оборудования, заработной плате, расходов на материалы и т. д.). Так, значительную долю 85 «затрат» в транспортной сфере составляют различного рода временные задержки, связанные как с неэффективной организацией транспортнологистического комплекса, так и с действием различных случайных факторов (стихийных бедствий, аварий, а также умышленного и неумышленного влияния человеческого фактора). На эти важные характеристики предложения транспортных услуг оказывает непосредственное влияние структура организации перевозок: в первую очередь, вид транспорта или сочетание видов транспорта в случае осуществления смешанной перевозки. В работе [113] предлагается полезная классификация маршрутных систем в автомобильных перевозках, призванная охватить особенности их организации с точки зрения влияния на эффективность общей логистической цепи (рисунок 2.1). Рисунок 2.1 – Категории транспортных систем в порядке возрастания их размерности

Согласно этой классификации микросистемы включают маятниковые маршруты с негруженным обратным пробегом, на которых необходимо иметь не более одного автомобиля согласно потребности в перевозках. В частности, при анализе подобных систем нет необходимости различать между прямой и

обратной ездкой, так что весь оборот составляет элементарную единицу анализа в математических моделях. Микросистемы Малые системы Средние системы Большие системы Особо малые системы 86 Под особо малой системой понимаются кольцевые и маятниковые маршруты, на которых в обратном направлении перевозится груз с частичной или полной загрузкой автомобиля. При этом предполагается, что как и в микросистемах маршрут обслуживает лишь один автомобиль. В более подробном анализе особо малых систем принято разделять маршруты с частичной загрузкой автомобиля в обратном направлении, полной загрузкой и с загрузкой меньшим количеством груза, чем в прямом направлении. Под малыми системами понимаются различные наборы маятниковых и кольцевых маршрутов, особенностью которых является обслуживание более мощных грузовых потоков целым рядом транспортных средств, но при этом отсутствует влияние одного маршрута на перевозочный процесс по другому маршруту малой системы, что позволяет отделять маршруты малых систем друг от друга при анализе их эффективности. Заметим, что в этой ситуации для результатов деятельности малых систем оказывается существенной последовательность выхода транспортных средств на работу на маршруте, что и является первоочередным объектом анализа при моделировании малых систем. Средние системы объединяют несколько различных систем, подчиненных единой цели и технологический процесс которых существенным образом влияет на единый ритм функционирования отдельных составляющих системы. Зачастую такие системы включают многоканальные и многофазные системы массового обслуживания, а потому анализ результатов деятельности подобных систем требует применения понятий теории вероятности и теории систем массового обслуживания. При осуществлении реалистичного анализа сложность подобных систем обычно требует применять методы имитационного (численного) моделирования с помощью вычислительной техники. Под большими системами понимаются полные наборы маршрутов больших транспортных компаний, содержащие разнообразные микро-, особо малые, малые и средние системы в качестве составных элементов и 87 подчиненных единому руководству и, возможно, обеспеченные объединенной материально-технической частью и т. п. Необходимость обеспечить эффективную и бесперебойную работу транспорта в предоставлении транспортных услуг перевозок согласно заключенным договорам в рамках больших систем еще более усложняет анализ результатов деятельности и выработку рекомендаций по совершенствованию структуры и технологического процесса. Железнодорожный транспорт обладает определенными особенностями в экономическом обеспечении транспортно-логистического процесса. Согласно работе [105] в качестве фундаментальных экономических проблем грузовых перевозок на железнодорожном транспорте следует выделить следующие: 1. Несоответствие структуры производственных ресурсов транспорта структуре спроса на производимые товары и выполняемые услуги; 2. Неравномерность использования производственных ресурсов транспорта по времени и по

мощности; 3. Невозможность стопроцентной экономической реализации технических параметров производственных мощностей. Заметим, что на российских транспортных рынках несоответствие структуры производства структуре спроса во многом вызвано наследием советских времен, когда транспортная сфера развивалась на условиях далеких от рыночных, а потому лишь очень опосредованно связанных с требованиями, предъявляемыми со стороны конечных пользователей. Неравномерность использования производственных ресурсов по мощности связана как с техническими и технологическими проблемами, так и с особенностями рыночного спроса. Заметим, что мощностные характеристики подвижного состава более полно используются при транспортировке грузов в груженом направлении в отличие от порожнего. Вместе с тем, необходимость порожнего пробега вызвана неравномерностью спроса на территории России с 88 экономически развитым и густонаселенным Западом и богатым ресурсами, но малоразвитым и малозаселенным Востоком. Некоторые количественные характеристики полезного использования производственных мощностей железных дорог приведены в таблице 2.1 (см. [105]).

Показатель	Годы	1998	2002	2006	2010	2012	2013
Доля груженого пробега вагона в общем пробеге		58,6	59,8	60,5	60,8	60,1	60,1
Доля времени в движении в обороте вагона		20,6	21,7	22,2	22,7	23,0	25,0
Процент использования грузоподъемной силы вагонов		86,9	86,9	86,0	86,1	86,5	87,1
Коэффициент полезного использования грузовых вагонов		10,5	11,3	11,6	11,9	12,0	13,1
Доля времени в движении грузовых электровозов		47,9	49,5	49,5	51,0	51,6	52,2
Доля времени в движении грузовых тепловозов		42,5	43,2	42,9	42,0	42,2	42,7
Доля производственного пробега электровозов (т. е. исключая одиночное следование) во всех видах движения		91,1	91,6	91,9	92,3	92,7	92,3
Доля производственного пробега тепловозов (исключая одиночное следование) во всех видах движения		86,6	86,9	87,1	86,9	87,1	87,0
Доля времени электровозов в движении с вагонами		43,6	45,3	45,5	47,1	47,8	48,2
Доля времени тепловозов в движении с вагонами		36,8	37,5	37,4	36,5	36,8	36,9
Использование вместимости пассажирских вагонов в дальнем следовании		61,3	69,5	75,5	73,0	71,5	70,4
Отношение уровня заполнения пропускной способности к оптимальному (1991 г.)		46,2	53,4	60,0	62,6	66,0	73,1

Стопроцентной экономической реализации технических параметров производственных мощностей достичь не удастся в силу сложности системы и разнородности составляющих ее элементов. К примеру, несмотря на конструктивные особенности подвижного состава, допускающего значительные скорости перевозок, разрешенная скорость движения грузовых поездов по 89 состоянию пути на сети железных дорог составляет в среднем около 70 км/ч (см. [105]). Тем не менее, с учетом разгона и замедления техническая скорость грузовых поездов снижается до 50 км/ч; участковая скорость (с учетом простоев на промежуточных станциях) падает до 40 км/ч. Наконец, скорость доставки грузов для конечных потребителей составляет лишь 12–13 км/ч, что

практически в десять раз меньше, чем позволяют технические возможности подвижного состава. Удовлетворение спроса на транспортные услуги железнодорожного транспорта предполагает совершенствование работы железнодорожного транспорта в условиях жесткой и все усиливающейся конкуренции со стороны других видов транспорта, а также повышения требований к качеству и ценовой политике предлагаемых услуг со стороны клиентов. Заметим, что снижение цен во многом завязано на снижении издержек, особенности реализации которых были рассмотрены выше. Повышение качества может достигаться улучшением показателей работы транспорта в направлении обеспечения сохранности груза, обеспечения своевременных доставок и ускорения доставок грузов. Последнее может быть достигнуто в результате успешного внедрения смешанных перевозок, когда железные дороги большей частью используются в качестве магистральных перевозок на дальние расстояния, в то время как автомобильный транспорт используется в начале и в конце пути в качестве фидерных маршрутов, обеспечивающих получение груза и его доставку в удобных для грузоотправителя и грузополучателя местах. Безусловно, обеспечение успешного внедрения и эффективной работы смешанных перевозок возможно лишь с использованием логистических технологий в рамках транспортнологистического комплекса. Согласно выводам исследования [212], техническое обеспечение спроса на перевозки должно быть основано на следующих принципах: 90 1. Инновационный характер разрабатываемых проектов с переходом от расширения парка морально устаревшего оборудования к внедрению принципиально новых образцов техники; 2. Сбалансированность развития технических средств транспорта с целью недопущения «узких мест» в развитии железнодорожной транспортной инфраструктуры; 3. Поддержание единых темпов развития железнодорожного транспорта и экономики страны, призванных обеспечить адекватное предложение транспортных услуг, поддерживающих растущий объем результатов экономической деятельности; 4. Адекватность программ ресурсной базы железнодорожного транспорта, позволяющей рациональное расходование финансовых и других средств для достижения целей структурных изменений на железнодорожном транспорте; 5. Постепенность развития и обновления, позволяющая своевременную оценку результатов фактического хода реформ и своевременное принятие корректирующих действий. Помимо особенностей формирования спроса и предложения на рынках транспортных услуг, важная специфика может наблюдаться в методологических основах анализа и прогнозирования результатов деятельности транспортнологистического комплекса. В согласии с [148] процесс управления экономической деятельности транспортно-логистического комплекса можно определить как последовательность пяти фаз: планирование, организация, учет, регулирование и анализ. Все эти фазы взаимосвязаны и опираются на результаты друг друга в успешной реализации своих функций. В частности, фаза анализа и прогнозирования результатов

тесно зависит от предыдущих фаз планирования, организации, учета и регулирования, поскольку та подсистема транспортно- 91 логистического комплекса, которая подвергается анализу, предположительно, была существенно изменена на этих фазах процесса управления. Осмысленный анализ такой сложной системы, как транспортно-логистический комплекс можно провести с помощью имитационного моделирования, целями которого могут являться (см. [148]): □ сбор информации о предполагаемых (прогнозируемых) результатах деятельности (под)системы транспортно-логистического комплекса посредством проведения имитационных экспериментов с построенной моделью; □ проверка гипотез и теории в условиях лабораторного эксперимента; □ организация межпрофессионального взаимодействия в процессе исследований; □ построение теории, основываясь на результатах экспериментов, проведенных с помощью имитационной модели. Следует отметить, что в экономических аспектах функционирования транспортно-логистического комплекса как большой и сложной системы соседствуют и взаимодействуют управляемые, детерминистские и стихийные явления. Часть из них характеризуется свободой выбора в принятии решений и в действиях отдельных субъектов системы, в то время как другие предопределены либо же обладают существенно случайной природой, степень контролируемости которой достаточно высока. Подходы к имитационному моделированию подобной системы должны уметь учитывать разную природу рассматриваемых явлений, тем более что все они существенны в значимости своего влияния на интересующие исследователя и практического заказчика результаты деятельности транспортно-логистической системы.

92 2.3 Особенности формирования системы потоков денежных средств на железнодорожном транспорте

Основой функционирования любой железнодорожной компании являются потоки денежных средств (финансовые потоки), которые охватывают денежные отношения этой компании с другими компаниями, трудовым коллективом; государственными органами управления и бюджетами всех уровней. Переход к рыночной экономике привел к изменению системы управления транспортным комплексом России. Существующий финансово-экономический механизм работы железнодорожного транспорта сложился еще в доперестроечный период и нуждается в совершенствовании. Это обусловлено необходимостью обеспечения устойчивой работы и развития транспортного комплекса и всей экономики России в современных условиях, потребностью создания эффективного механизма управления потоками денежных средств (финансами) в крупнейшей отрасли – на железнодорожном транспорте в условиях самофинансирования и практически полного отсутствия бюджетной поддержки. Потоки денежных средств (финансовые потоки) железнодорожного транспорта формируются главным образом за счет выручки от перевозок грузов и пассажиров, реализации товаров и оказания услуг. В общем виде потоки денежных средств предопределяются

экономическими отношениями в системе финансов: □ между государством и юридическими лицами; □ между юридическими лицами по поводу образования, распределения и использования фонда денежных средств. Исходя из особенностей функционирования федерального железнодорожного транспорта при его многоотраслевом характере деятельности финансовые взаимоотношения и потоки денежных средств формируются в качестве комплексной системы (рисунок 2.2).

93 Объединение информации о потоках поступлений денежных средств и начисления доходов от грузовых перевозок, перевозок грузов по воинским требованиям в рамках централизованных договоров, перевозок грузобагажа и почты реализовано программой ведения Единого лицевого счета плательщика (ЕЛС) в автоматизированных системах АС ЭТРАН и ЕК АСУФР. Единый лицевой счет плательщика по грузовым перевозкам (ЕЛС) предназначен для: □ обеспечения консолидированного учета расчетов с клиентами; □ объединения информации о потоках денежных поступлений от грузоперевозок; □ предоставления принципиально нового уровня качества обслуживания клиентам ОАО «РЖД».

Рисунок 2.2 – Основные потоки денежных средств ОАО «РЖД»

Автоматизированное ведение учетного регистра ЕЛС плательщика в режиме реального времени по каждому клиенту позволяет отображать поступления денежных средств в оплату за оказываемые услуги и операции по Банки, кредитные учреждения Экспедиторы Страховые организации Клиенты по перевозкам Федеральный бюджет Местный бюджет Поставщики и подрядчики Покупатели и заказчики Корпоративный уровень (ОАО «РЖД») Уровень дирекций, ДЗО филиалов Уровень структурных подразделений Уровень линейного предприятия

94 начислению провозных и иных платежей, а также оперативно определять сальдо по расчетам с клиентами. ЕЛС позволяет автоматизировать процесс принятия решения о предоставлении услуг по грузовым перевозкам ответственными исполнителями СФТО (системы фирменного транспортного обслуживания) путем использования оперативных данных о состоянии расчетов. Единое информационное пространство для ведения ЕЛС – совокупность информационных ресурсов, применяемых для обеспечения корректного взаимодействия различных автоматизированных систем АС ЭТРАН и ЕК АСУФР. Единое информационное пространство обеспечивает представление из АС ЭТРАН в ЕК АСУФР необходимой информации по начисленным суммам (и корректировкам) в разрезе видов услуг и порядка их обложения НДС. ЕК АСУФР обеспечивает АС ЭТРАН данными по состоянию расчетов по ЕЛС в разрезе видов услуг и порядка их обложения НДС. Методы решений по рационализации потоков денежных средств зависят от их состава и структуры при финансово-экономических взаимоотношениях, которые целесообразно разделить на четыре основные группы: I группа – с пользователями транспортных услуг (другой продукции отрасли) в процессе реализации транспортной продукции – перевозок грузов и пассажиров; II группа – с федеральным и региональными бюджетами, с внебюджетными фондами по налоговым и иным платежам, по компенсации убытков от

социально значимых пассажирских перевозок, финансированию федеральных программ, совместному развитию объектов железных дорог; III группа – с региональными бюджетами по вопросам финансирования социальной сферы железных дорог; IV группа – по внутриотраслевым финансово-экономическим отношениям при планировании, финансировании и использовании финансовых ресурсов по 95 уровням управления с учетом системы налогообложения, учетной политики в отрасли, структурных преобразований; нормирования и лимитирования затрат во взаимосвязи с необходимостью решения вопросов снижения транспортных издержек. Рассмотрим подробнее каждую группу. I группу характеризует взаимоотношения с грузовладельцами при перевозке грузов и пассажирами при организации пассажирских перевозок. Оплата стоимости перевозок грузов может быть:  в денежной форме без использования скидок по действующим тарифам;  в денежной форме при предоставлении скидок;  в форме кредита, т. е. выполнение перевозок без предварительной оплаты;  на бартерной основе. Для реализации методов по рационализации потоков денежных средств необходимо обеспечить автоматизированный учет по каждой позиции и каждой корреспонденции. Выручка от грузовых перевозок (доходы – провозные платежи, сборы и платы, связанные с оказанием услуг по грузовым перевозкам, причитающиеся ОАО «РЖД») учитываются по следующим группам статей:  провозные платежи (начисленные на основании тарифных руководств суммы за услуги по перевозке грузов);  дополнительные сборы (не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы);  дополнительные услуги клиентуре. В составе доходов от дополнительных сборов за грузовые перевозки подлежат учету сборы, включенные в перевозочные документы, которые взыскиваются и учитываются одновременно с взысканием провозных платежей, 96 а также сборы по другим документам, предназначенным для начисления и взыскания сборов и платежей, связанных с перевозками грузов. Суммы дополнительных сборов и платежей, подлежащих учету в составе выручки, включают:  сбор за объявленную ценность груза;  плату за накатку и выкатку силами железной дороги вагонов и контейнеров (в вагонах) на паромную переправу Ванино–Холмск–Ванино;  сбор, связанный с выполнением таможенных операций;  прочие дополнительные сборы по грузовым перевозкам, начисленные по перевозочным документам;  дополнительные сборы по грузовым перевозкам, начисленные по документам на дополнительные услуги (сборы за хранение, подачу, уборку и т.д.). В составе выручки от грузовых перевозок также подлежат учету суммы, начисленные за оказанные услуги иностранным железным дорогам и их клиентам: за перевозку грузов и домашних вещей, плата за пользование грузовыми вагонами, плата за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, находящимися в пользовании (владении) на основании договоров аренды или иных аналогичных договоров, обслуживание поездов и др. В составе выручки от международных грузовых перевозок учитываются суммы провозных платежей и сборов, начисленные по правилам,

ставкам и исключительным тарифам, установленным для расчетов за перевозки грузов в международном сообщении. Доходы, причитающиеся ОАО «РЖД» от иностранных железных дорог за перевозки и прочие работы и услуги, выполненные и оказанные в международном сообщении, определяются по дате составления сальдовых ведомостей, бухгалтерских выписок, счетов, итоговых счетов и иных 97 документов, предусмотренных международными правилами, договорами, соглашениями и тарифами. Целесообразность предоставления скидок должна обосновываться технико-экономическими расчетами с тем, чтобы потеря доходов железных дорог при снижении тарифов компенсировалась увеличением объемов перевозок. Для оперативного регулирования указанными потоками следует выделять их следующие составляющие: □ потери доходов за счет предоставления скидок; □ восполнение потерь доходов увеличением объемов перевозок; □ дополнительное получение доходов сверх восполняемых потерь; □ величину некомпенсированной потери доходов при предоставлении скидок. Общий результат по позиции предоставления скидок определяется суммированием и должен отслеживаться нарастающим итогом по периодам года в разрезе железных дорог, грузовладельцев и по сети в целом. При выполнении перевозок без предварительной оплаты, на основе обобщения практики, должны быть определены обязательные требования к тем грузовладельцам, у которых принимается груз к перевозке без предоплаты. В нормативном порядке такие перевозки должны оформляться на условиях предоставления железнодорожным транспортом грузоотправителю краткосрочного кредита с вытекающими последствиями его погашения с соответствующим документальным оформлением и использованием залоговых обязательств. При перевозке пассажиров выделяют поступления выручки в денежной форме по видам сообщений: дальнее (прямое и местное); пригородное. При определении убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении следует выделять объем перевозок и выручки в рентабельных 98 поездах с высоким уровнем сервиса, по которым вести учет отдельной позицией. По остальным поездам дальнего сообщения рассчитывать убытки с последующей их компенсацией из федерального бюджета с выделением самостоятельной позиции: □ поступлений от взаимоотношений с юридическими лицами, пенсионными фондами, организациями силовых министерств по компенсации оплаты проезда пассажиров по льготным поездным документам; □ дополнительных поступлений в условиях формирования пассажирских компаний по видам сообщений: о оценка дополнительных налогооблагаемых оборотов и сумм дополнительных налогов при создании новых юридических лиц в качестве самостоятельных налогоплательщиков; о определение дополнительных затрат внутриотраслевых экономических отношений во взаиморасчетах с железной дорогой и обособленными подразделениями, входящими во вновь образуемые компании; о оценка получения дополнительных доходных поступлений и их источники. Доходы от перевозок грузобагажа и почты состоят из тарифных платежей, а также сборов с каждого

места грузобагажа при предварительном приеме их к перевозке. Плата за пользование вагонами и контейнерами взимается по действующим правилам и ставкам Тарифного руководства. Порядок осуществления расчетов за пользование вагонами, контейнерами определяется в договорах на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорах на подачу и уборку вагонов. 99 Доходы от прочих обычных видов деятельности, связанные с грузовыми перевозками (вознаграждение экспедитора, информационное обслуживание клиентов и др.) признаются по мере выполнения работ и оказания услуг. Датой начисления доходов по прочим обычным видам деятельности признается дата принятия заказчиком результатов выполненных работ и оказанных услуг. К прочим поступлениям относятся следующие виды доходов:  сбор за взвешивание в случаях, не предусмотренных Уставом железнодорожного транспорта;  сбор за транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей;  плата за реализацию запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) для вагонов;  плата за реализацию запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ) для контейнеров;  сбор за хранение таможенных грузов на складах на период таможенного оформления;  сбор за погрузочно-разгрузочные работы;  плата за использование машин и механизмов на работах, не связанных с погрузкой, выгрузкой грузов;  сбор за техническое обслуживание весовых приборов, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим юридическим лицам;  сбор за декларирование и таможенное оформление грузов;  плата за пропуск транспорта на охраняемую территорию;  плата за аренду грузовых вагонов и контейнеров;  плата за аренду тягового подвижного состава;  плата за аренду железнодорожного пути; 100  сбор за техническое обслуживание и содержание арендованных грузовых вагонов;  сборы за услуги по договорным ставкам, не предусмотренные тарифом;  суммы, полученные в пользу других организаций;  штрафы, присужденные судом или признанные должником;  другие. Прочие доходы признаются исходя из принципа временной определенности фактов хозяйственной деятельности по местам их возникновения, сальдо прочих доходов подлежит передаче на отчетную дату (последний календарный день месяца) по внутрихозяйственным расчетам в вышестоящие подразделения Общества. II группу характеризует взаимоотношения на федеральном уровне:  по налоговым платежам и взносам в федеральные внебюджетные фонды. Потоки денежных средств по основной деятельности формируются в разрезе железных дорог и обобщаются по сети в целом. Централизованную форму внесения этих платежей на основе консолидированных бюджетов необходимо сохранить в качестве постоянно действующей системы с распространением ее не только на налоги на прибыль и НДС, но и на имущество;  по финансированию федеральных программ. Потоки денежных средств по финансированию этих программ формируются пообъектно и обобщаются на уровне ОАО «РЖД» при обеспечении их целевого использования с отслеживанием времени прохождения средств;  по

субсидиям на покрытие убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении (прямом и местном) на основе договорных (контрактных) отношений с федеральными органами исполнительной власти; на указанные цели финансовые ресурсы следует выделять отдельной строкой. II и III группы характеризуют также взаимоотношения на региональном уровне:

- по взносам налогов и сборов, платежам во внебюджетные фонды;
- по восполнению убытков по пригородным пассажирским перевозкам на основе контрактных (договорных) отношений с субъектами Российской Федерации с отражением в их бюджетах отдельной строкой финансовых средств, выделяемых на эти цели. Компенсацию субъектами Российской Федерации убытков от пригородных пассажирских перевозок по своему экономическому содержанию, в зависимости от характера влияния на финансово-экономические показатели железных дорог, целесообразно объединить в три формы:
- прямые дотации денежными средствами (основная форма), т. е. непосредственное отражение в уменьшении убытков дорог;
- налоговые освобождения, льготы по налогам, снижение тарифов на электроэнергию по решениям региональных энергетических комиссий с оценкой влияния на величину эксплуатационных расходов и внесения налоговых платежей в бюджеты субъектов Российской Федерации, т. е. влияющие на финансовые результаты железных дорог;
- выделение инвестиций из бюджетов субъектов РФ на приобретение пригородного подвижного состава, реализацию инвестиционных проектов в развитие объектов пассажирского комплекса, т. е. увеличивающие инвестиционные возможности железных дорог.

IV группу характеризует внутрисистемные взаимоотношения железнодорожного транспорта. 102 Рационализация потоков денежных средств должна состоять в исключении двойных налогооблагаемых оборотов, двойного учета затрат, увеличении рентабельности при финансировании производственных звеньев на нижнем уровне и устранении внутриотраслевых наценок на потребляемые материально-технические ресурсы. Отдельную подгруппу составляют мероприятия по рационализации потоков денежных средств под воздействием дебиторской и кредиторской задолженностей: а) отслеживание динамики и состава дебиторской и кредиторской задолженностей во взаимоотношениях с грузовладельцами; б) оценка влияния внешней дебиторской задолженности на кредиторскую задолженность при взаимоотношениях с федеральным бюджетом по уплате налогов и взносов во внебюджетные фонды; в) оценка влияния внешней дебиторской задолженности на внутриотраслевую кредиторскую задолженность; г) оценка влияния бартерного обмена на потери финансовых ресурсов. Формирование потоков денежных средств в системе должно обеспечивать оперативное воздействие на их рационализацию, ускорение прохождения платежей, способствовать стабилизации финансовой системы, снижению издержек и повышению качества предоставляемых транспортных услуг. Специфика расчетов за железнодорожные перевозки, когда грузоотправитель или пассажир оплачивает перевозку за весь путь следования на железной дороге отправления, привела к формированию

системы централизации выручки от перевозок на доходных счетах ОАО «РЖД» и финансирования железных дорог в счет доходов от перевозок. Необходимость этих усовершенствований была связана с существенными изменениями в банковской системе и острым дефицитом денежных средств и, соответственно, необходимостью их концентрации для осуществления приоритетных платежей. Совместно с железными дорогами ежемесячно планируется выручка, в том числе получаемая денежными средствами, составляется платежный баланс, который определяет основные источники поступления денежных средств на железные дороги и направления их использования на первоочередные нужды. В качестве источников поступления денежных средств выделяются:  выручка от перевозок;  выручка от прочих услуг;  поступления от других железных дорог и от ОАО «РЖД»;  прочие источники, включая кредиты. В качестве основных направлений использования выделены:  выплата заработной платы;  расчеты с ОАО «РЖД», другими дорогами и заводами;  расчеты с федеральным и региональными бюджетами;  расчеты с внебюджетными фондами;  приобретение материально-технических ресурсов;  капитальные вложения;  оказание помощи бюджетным организациям;  реализация социальных программ и некоторые другие. Существенное влияние на систему финансирования оказывала система взаимодействия железных дорог с банковскими учреждениями. До 1992 года, в условиях существования централизованной государственной банковской системы СССР механизм финансирования железных дорог функционировал устойчиво. Однако после развала этой системы железные дороги столкнулись с резким замедлением расчетов. Впоследствии была создана система банков, обслуживающих железные дороги, в результате чего удалось ускорить расчеты и повысить дисциплину использования денежных средств. В настоящее время взят курс на создание единой расчетно-платежной системы отрасли. Потоки денежных средств железной дороги в более агрегированном виде можно представить и следующим образом: 1) входящие потоки: выручка от перевозок грузов и пассажиров, доходы от других видов деятельности, мобилизация дебиторской задолженности, различные дотации, компенсации и льготы субъектов Федерации и др.; 2) выходящие потоки: оплата материалов поставщикам, кредитов коммерческим банкам и процентов по ним, отчисления в государственный и региональный бюджет, во внебюджетные фонды, взносы, налоги и др.; 3) внутренние потоки: заработная плата, погашение убытков жилищно-коммунального хозяйства и социально-культурной сферы и т. д. Рассмотрим вкратце экономическое содержание потоков денежных средств некоторых элементов (более подробное изложение можно найти в работе [148]). Рассмотрим входящие потоки денежных средств. 1 Выручка за перевозки и связанные с ними услуги – это сумма денежных средств, поступающая на доходные счета. Для учета выручки железных дорог от перевозок открываются следующие счета:  в учреждениях банка по месту нахождения станций железных дорог и технологических центров железных

дорог по обработке перевозочных документов (ЕЛС) – подсобные доходные счета; □ в учреждениях банка по месту нахождения управлений железных дорог – основные доходные счета. 2. Доходные поступления – это сумма платежей, учтенных железными дорогами за перевозки и услуги в сводах доходных поступлений и отчете по 105 доходным поступлениям и подлежащих распределению между железными дорогами. Доходные поступления местного сообщения учитываются как доходы дороги установленным порядком. Доходы железной дороги представляют собой суммы, причитающиеся за выполненные перевозки конкретно каждой дорогой в ее границах в соответствии с действующей системой формирования доходов. 3. Расчеты за перевозки грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа могут производиться как наличными деньгами, так и в безналичном порядке. Общие подходы к организации расчетов регламентируются Положением о безналичных расчетах в Российской Федерации. При безналичных расчетах допускается использование: □ платежных поручений, которые по договоренности могут быть срочными (т. е. авансовыми) до отправления (получения) груза, досрочными и отсроченными в рамках договорных отношений без ущерба для финансового положения сторон; □ платежных требований-поручений, которые учреждениями банка принимаются при наличии средств на счетах плательщиков; □ платежных требований как акцептной, так безакцептной форм расчетов, которые принимаются учреждениями банка независимо от наличия средств на счетах плательщиков и при их отсутствии на момент предъявления помещаются в картотеку к счету плательщика. Такие требования оплачиваются по мере появления на счете средств в календарном порядке; □ других видов расчетных документов. Претензии, связанные с осуществлением расчетных операций, направляются клиентом в обслуживающий его банк. Коммерческие банки направляют претензию в обслуживающий расчетно-кассовый центр. 106 За несвоевременное (позднее следующего дня после получения соответствующего документа) или неправильное списание средств со счета владельца, а также за несвоевременное или неправильное зачисление банком сумм, причитающихся владельцу, владелец вправе потребовать от банка (расчетно-кассового центра – РКЦ) уплаты в свою пользу штрафа в размере, установленном нормативами за каждый день задержки. Провозные платежи, сборы и штрафы, связанные с перевозкой грузов и грузобагажа, при оплате наличными деньгами вносятся в кассу станции (товарную, багажную). Безналичные расчеты по таким перевозкам осуществляются через технологические центры отделений железных дорог по обработке перевозочных документов. При расчетах через ЕЛС предусматриваются следующие формы расчетов: □ по фактически причитающимся платежам: о платежными требованиями-поручениями в акцептной форме; о платежными требованиями в акцептной форме; о платежными требованиями без акцепта в соответствии с соглашением с плательщиком или указанием банка о беспорном списании средств. □ по предварительной оплате платежей

платежными поручениями плательщиков на подсобные доходные счета ЕЛС: о плановыми платежами на основании соглашений ЕЛС и плательщиков, в которых предусматривается порядок определения месячной и текущей суммы планового платежа, сроков перечисления сумм, порядка расчетов и ответственность за несвоевременную оплату. □ зачетом сумм, причитающихся за перевозки и услуги, между железной дорогой и компаниями других отраслей на основании 107 заключения соглашений, компенсационными операциями с применением льготных тарифов и налоговых освобождений; □ зачетом сумм, причитающихся железной дороге, путем приобретения материально-товарных ценностей на основании соглашений (бартерные операции); □ оформлением задолженности грузовладельцев за перевозки грузов вексельными обязательствами; □ казначейскими обязательствами, выпускаемыми Министерством финансов РФ. Каждый плательщик, производящий расчеты через ЕЛС, должен: □ заключить соглашение с ЕЛС о производстве расчетов, включающее определение форм расчетов, сроков их производства и ответственность; □ заключить 7-значный код (действительный неповторяющийся для всех ЕЛС в пределах железных дорог РФ). Такие коды присваиваются одним из ЕЛС и после регистрации в ЕЛС других дорог могут быть применены для расчетов на этих дорогах. После ежегодного анализа справочника плательщиков на ЭВМ коды неработающих в течение года плательщиков исключаются из справочника плательщиков по указанию ЕЛС; □ получить документ, подтверждающий право расчетов через ЕЛС. При расчетах за перевозки грузов на станциях взыскание платежей за перевозки и услуги производится наличными деньгами или чеками банков России. При этом все платежи взыскиваются только по квитанции разного сбора. Рассмотрим внутренние потоки денежных средств: 1. Затраты на труд и социальные нужды. 108 Самую большую часть затрат представляет собой сумма двух составляющих: затраты на оплату труда и отчисления на социальные нужды. Основой системы мотивации труда на железнодорожном транспорте является оплата труда работников. Она базируется на единых принципах материального обеспечения работников на основе единых тарифных ставок и окладов, а также доплат, надбавок и других выплат стимулирующего характера, предусмотренных действующим законодательством. Единые тарифные ставки и оклады определяются исходя из тарифных коэффициентов. Разряды по оплате труда работников устанавливаются по результатам тарификации рабочих и аттестации руководителей, специалистов и служащих. Минимальный размер оплаты труда в отрасли соответствует первому разряду квалификации рабочего на работах, не связанных с движением поездов и обслуживанием технических средств, и определяется ежеквартально отраслевым профсоюзом при проведении индексации заработной платы. Кроме оплаты труда, в систему мотивации входит предоставление ряда социальных льгот. Эти социальные льготы включают возможность улучшения жилищных условий, получения образования и медицинского обслуживания, возможности культурного

просвещения, профилактики заболеваний в оздоровительных комплексах, а также предоставление (в определенных случаях) бесплатного проезда на железнодорожном транспорте. Крайне низкий уровень заработной платы значительного числа работников не обеспечивает достаточной мотивации труда.

2. Социальная сфера. В состав системы железнодорожного транспорта входит значительное число объектов социальной сферы, таких как учреждения здравоохранения, объекты жилищно-коммунального хозяйства, образовательные учреждения, спортивные и оздоровительные учреждения и др.

109 К основным проблемам социальной сферы относится отсутствие единой системы учета затрат на содержание объектов социальной сферы, что не позволяет эффективно контролировать эти затраты и стимулировать их снижение. Учет по различным видам объектов ведется по-разному. Большинство объектов социальной сферы входит в состав железных дорог, и каждая из 17 дорог ведет учет по определенной части объектов. Учреждения социальной сферы, имея централизованное финансирование за счет отраслевых средств, недостаточно ориентированы на удовлетворение потребностей работников отрасли, так как рыночные механизмы стимулирования высокого качества обслуживания при такой системе отсутствуют. Наконец, социальные программы, реализуемые в отрасли (здравоохранение, жилищное строительство, дополнительное пенсионное обеспечение и т. д.), недостаточно эффективно включены в систему мотивации персонала. Для повышения эффективности системы мотивации необходимо реализовать в хозяйствующем субъекте функции комплексного управления всеми элементами социальной политики, включая: □ кадровую политику; □ вопросы оплаты труда и премирования различных групп персонала; □ добровольное социальное страхование; □ охрану труда; □ социальные льготы, в том числе возможность улучшения жилищных условий, получение образования и медицинского обслуживания, возможность культурного просвещения, профилактику заболеваний в оздоровительных комплексах, бесплатный проезд на железнодорожном транспорте и др.

3. Прочие материальные затраты. Главными рычагами снижения издержек, отнесенных к категории прочих материальных затрат (затраты на услуги сторонних организаций; топливо и 110 электроэнергию, кроме энергии на тягу поездов; затраты на хозяйственные перевозки и т. д.) и затрат на материалы, могли бы стать: использование конкурсных процедур закупки, меры, направленные на сохранение квалифицированного персонала, а также повышение мотивации работников. Рассмотрим исходящие потоки денежных средств. Любая финансово-хозяйственная деятельность на территории государства предполагает возникновение финансовых отношений по перераспределению средств хозяйствующих субъектов через систему налоговых платежей. При этом налоговая система представляет собой совокупность налогов и сборов, действующих на принципах обязательности, добровольности и обеспеченности государственным принуждением. Разработка и установление составляющих налоговой системы возложены на органы государственной

законодательной власти, но контрольная (фискальная) функция передана одной из ветвей исполнительной власти, что требует определенной регулировки отношений между ними.

## **Методическое рекомендация по написанию Самостоятельной работы студентов.**

### **СРС 1. Подготовка презентации:**

#### **1. Становление и развитие логистики в Республике Казахстан**

**Презентация.** Необходимо сделать не менее 10 слайдов и не более 20 слайдов, включая слайд с благодарностью. На первом слайде указать тему и вашу фамилию, имя, номер группы. Во втором слайде план вашей презентации, раскрывающий тему. Далее по вопросам. Не загружайте слайды текстами, обозначайте самое основное с применением смарт вставок, схем. Используйте картинки формата PNG высокого качества. Текст не должен превышать 50 % на слайде от общего содержания. Размер шифра для заглавия – 24-54, для основного текста – 18-36. Количество строк 7, количество слов в предложении не более 7 на слайде. Цветовая гамма должна быть гармоничной. Слайды должны быть логично взаимосвязаны. Как минимум 3 слайда с картинками, 1 со схемой. В тексте не должно быть грамматических ошибок. Обязательно указывать ссылки на использованные источники.

### **СРС 2. Подготовка презентации:**

#### **1. Современные транспортно-логистические системы**

**Презентация.** Необходимо сделать не менее 10 слайдов и не более 20 слайдов, включая слайд с благодарностью. На первом слайде указать тему и вашу фамилию, имя, номер группы. Во втором слайде план вашей презентации, раскрывающий тему. Далее по вопросам. Не загружайте слайды текстами, обозначайте самое основное с применением смарт вставок, схем. Используйте картинки формата PNG высокого качества. Текст не должен превышать 50 % на слайде от общего содержания. Размер шифра для заглавия – 24-54, для основного текста – 18-36. Количество строк 7, количество слов в предложении не более 7 на слайде. Цветовая гамма должна быть гармоничной. Слайды должны быть логично взаимосвязаны. Как минимум 3 слайда с картинками, 1 со схемой. В тексте не должно быть грамматических ошибок. Обязательно указывать ссылки на использованные источники.

### **СРС 3. Подготовка презентации:**

#### **1. Основы таможенной логистики.**

**Презентация.** Необходимо сделать не менее 10 слайдов и не более 20 слайдов, включая слайд с благодарностью. На первом слайде указать тему и вашу

фамилию, имя, номер группы. Во втором слайде план вашей презентации, раскрывающий тему. Далее по вопросам. Не загружайте слайды текстами, обозначайте самое основное с применением смарт вставок, схем. Используйте картинки формата PNG высокого качества. Текст не должен превышать 50 % на слайде от общего содержания. Размер шифра для заглавия – 24-54, для основного текста – 18-36. Количество строк 7, количество слов в предложении не более 7 на слайде. Цветовая гамма должна быть гармоничной. Слайды должны быть логично взаимосвязаны. Как минимум 3 слайда с картинками, 1 со схемой. В тексте не должно быть грамматических ошибок. Обязательно указывать ссылки на использованные источники.

#### **СРС 4. Подготовка презентации:**

##### **1. Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара.**

**Презентация.** Необходимо сделать не менее 10 слайдов и не более 20 слайдов, включая слайд с благодарностью. На первом слайде указать тему и вашу фамилию, имя, номер группы. Во втором слайде план вашей презентации, раскрывающий тему. Далее по вопросам. Не загружайте слайды текстами, обозначайте самое основное с применением смарт вставок, схем. Используйте картинки формата PNG высокого качества. Текст не должен превышать 50 % на слайде от общего содержания. Размер шифра для заглавия – 24-54, для основного текста – 18-36. Количество строк 7, количество слов в предложении не более 7 на слайде. Цветовая гамма должна быть гармоничной. Слайды должны быть логично взаимосвязаны. Как минимум 3 слайда с картинками, 1 со схемой. В тексте не должно быть грамматических ошибок. Обязательно указывать ссылки на использованные источники.

**Учебно-методический комплекс КазНУ им. Аль-Фараби**

Специальность: Таможенное дело

Шифр: 6В04203

**Дисциплина: Транспортная и таможенная логистика**

**3. Содержание семинарских занятий**

**Семинар 1. Становление и развитие логистики.**

1. История возникновения логистического направления.
2. Этапы развития логистики.
3. Цели и задачи логистики.
4. Функции логистики.

**Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
4. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.
4. Есентугелов Б., Бабагулов К. Концепция создания свободных экономических зон в Республике Казахстан. - Алматы, 2013. – 268 с.

**Семинар 2. Видовая характеристика логистических систем.**

1. Понятие логистических систем.
2. Цели и задачи анализа логистических систем.
3. Модели логистических систем.
4. Проектирование логистических систем.
5. Управления в логистических системах.

**Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
4. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.
4. Есентугелов Б., Бабагулов К. Концепция создания свободных экономических зон в Республике Казахстан. - Алматы, 2013. – 268 с.

### **Семинар 3. Транспортное обеспечение логистики.**

1. Сущность и задачи транспортной логистики.
2. Классификация транспортных перевозок.
3. Выбор транспортного средства и перевозчика.
4. Составления маршрутов движения транспорта.

**Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
4. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 4. Современные транспортно-логистические системы.**

1. Область применения и основные функции транспортной логистики.

2. Транспортно-логистические системы, транспортногрузовые системы, транспортно-логистические комплексы.
3. Международные контейнерные транспортно-технологические системы, как разновидность транспортно-логистических систем.
4. Современные транспортно-логистические системы.

### **Рекомендуемая литература**

#### Нормативные правовые акты:

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Указ Президента Республики Казахстан от 29 июня 2001 года N 645 «О создании специальной экономической зоны Астана - новый город».  
<http://www.astana.stat.kz>

#### Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 5. Тариф в международной транспортной системе.**

1. Особенности формирования цен на товарных рынках и рынках услуг.
2. Переход выбора ценовой политики из монопольной сферы ответственности служб маркетинга к совместному управлению маркетинга и логистики.
3. Эволюция и проблематика тарифного регулирования на транспорте.
4. Методическое обеспечение определения верхнего предела тарифов в цепях доставки.

### **Рекомендуемая литература**

#### Нормативные правовые акты:

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Инструкция организации деятельности на территории специальной экономической зоны "Морпорт Актау", утвержденная Постановлением акимата г. Актау от 15.08.2008 г. N 845.

#### Учебная литература:

4. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.

5. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
6. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 6. Правовая основа транспортной логистики.**

1. Правовое обеспечение логистики.
2. Государственное регулирование логистической деятельности.
3. Нормативно-правовые акты, регламентирующие внутренние перевозки грузов.
4. Международные конвенции и соглашения в области перевозок грузов различными видами транспорта.
5. Правовые основы закупок.

#### **Рекомендуемая литература**

##### **Нормативные правовые акты:**

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
4. Указ Президента от 18.08.2003 N 1166 «О создании специальной экономической зоны "парк информационных технологий"»

##### **Учебная литература:**

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 7. Правовое регулирование транспортной логистики на морском транспорте.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта.
2. Судно, экипаж судна, морской порт.
3. Организация перевозок: сталийное время, контрсталийное время, договор морской перевозки груза, договор буксировки.
4. Пределы ответственности судавладельца, морские протесты, претензии и иски.

#### **Рекомендуемая литература**

##### **Нормативные правовые акты:**

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Указ Президента РК от 6 июля 2005 года № 1605 «О создании специальной экономической зоны «Оңтүстік»».

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

**Семинар 8. Правовое регулирование транспортной логистики в области железнодорожного транспорта.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта.
2. Организация перевозок грузов: договор перевозки грузов, перевозочные документы, перевозка грузов в прямом и смешанном сообщении.
3. Перевозка пассажиров и багажа: права и льготы пассажиров при перевозке железнодорожным транспортом, правила перевозки багажа на железнодорожном транспорте.
4. Ответственность железных дорог, грузоотправителей и пассажиров, акты, претензии и иски.

**Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Указ Президента Республики Казахстан от 19 декабря 2007 года N 495 «О создании специальной экономической зоны "Национальный индустриальный нефтехимический технопарк"»

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

## **Семинар 9. Правовое регулирование автомобильных перевозок.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность автомобильного транспорта.
2. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок
3. Документы международного и внутреннего законодательства.
4. Обязательное и добровольное страхование на автомобильном транспорте.

### **1. Рекомендуемая литература**

#### **2. Нормативные правовые акты:**

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Указ Президента Республики Казахстан от 15 января 2008 года № 512 «Положение о специальной экономической зоне "Бурабай"»

#### **Учебная литература:**

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

## **Семинар 10. Основы таможенной логистики.**

1. Объект изучения таможенной логистики.
2. Особенность экспортно-импортных товарных потоков.
3. Особенности логистических финансовых и информационных потоков во внешнеэкономической деятельности.
4. Специфика международных логистических цепей поставок.
5. Основа логистической функции таможенной деятельности.

### **1. Рекомендуемая литература**

#### **Нормативные правовые акты:**

4. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
5. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
6. Указ Президента РК от 6 июля 2005 года № 1605 «О создании специальной экономической зоны «Оңтүстік»».

#### **Учебная литература:**

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекяшев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 11. Таможенные логистические операции как часть комплексного логистического обслуживания.**

1. Временное хранение товаров.
2. Таможенное декларирование.
3. Выпуск товаров.
4. Перемещение товаров через таможенную границу.

#### **1. Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Закон Республики Казахстан «О специальных экономических зонах» от 21 июля 2011 г.
2. Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.
3. Указ Президента Республики Казахстан от 24 ноября 2011 года № 181 «О создании специальной экономической зоны «Сарыарқа»

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекяшев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 12. Логистическая деятельность в сфере таможенного дела и уполномоченный экономический оператор.**

1. Таможенный представитель.
2. Таможенный перевозчик.
3. Уполномоченный экономический оператор.

#### **Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.

2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Налоговый кодекс РК от 10 декабря 2008 г.
4. Кодекс РК об административных правонарушениях от 30 января 2001 г.
5. Уголовный кодекс РК от 16 июля 1997 года.

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекяшев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

**Семинар 13. Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара.**

1. Уровни таможенной логистической системы. Локальный уровень: пункты таможенного оформления.
2. Микро уровень: таможни.
3. Макро уровень: национальная таможенная система.
4. Мега уровень: таможенные союзы, ЕАЭС, ЕС.
5. Мета уровень: Всемирная таможенная организация.

**Рекомендуемая литература**

Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Налоговый кодекс РК от 10 декабря 2008 г.
4. Кодекс РК об административных правонарушениях от 30 января 2001 г.
5. Уголовный кодекс РК от 16 июля 1997 года.

Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекяшев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

**Семинар 14. Основные направления и перспективы логистизации таможенного дела.**

1. Логистические концепции в государственном управлении и в таможенном деле.
2. Таможенная переработка грузов как потоковый процесс.
3. Анализ понятий “логистическая концепция”, “логистический поток”, “логистический процесс”.

### **Рекомендуемая литература**

#### Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Налоговый кодекс РК от 10 декабря 2008 г.
4. Кодекс РК об административных правонарушениях от 30 января 2001 г.
5. Уголовный кодекс РК от 16 июля 1997 года.

#### Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

### **Семинар 15. Проблемы развития транспортно-транзитного потенциала в ЕАЭС.**

1. Транспортная система стран ЕАЭС.
2. Формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС
3. Международные транспортные коридоры.

### **Рекомендуемая литература**

#### Нормативные правовые акты:

1. Таможенный кодекс Таможенного союза от 27 ноября 2009 г.
2. Кодекс Республики Казахстан «О таможенном деле в РК» от 30 июня 2010 г.
3. Налоговый кодекс РК от 10 декабря 2008 г.
4. Кодекс РК об административных правонарушениях от 30 января 2001 г.
5. Уголовный кодекс РК от 16 июля 1997 года.

#### Учебная литература:

1. Таможенное право таможенного союза: А. З. Игнатюк — Москва, Амалфея, 2011 г.- 252 с.
2. Таможенное право. Учебник: В. Н. Сидоров — Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г.- 512 с.
3. Таможенное право. Учебник: К. А. Бекашев, Е. Г. Моисеев — Санкт-Петербург, Проспект, 2014 г.- 328 с.

4. Герасименко В. Управление СЭЗ: поиск новых ориентиров // Вопросы экономики, 2011, №4, с. 154 - 156.

## Карта учебно-методической обеспеченности дисциплины «Транспортная и таможенная логистика»

№	Название дисциплин	Автор и название учебного пособия	Количество в библиотеке КазНУ имени Аль-Фараби			
			основная		дополнительная	
			каз.	рус.	каз.	рус.
1	Транспортная и таможенная логистика	Алибеков С.Т. Таможенное право РК. Учебник - Алматы: КазУМО и МЯ, 2014г.		14		
2	Транспортная и таможенная логистика	Алибеков, С.Т. Евразийский экономический союз - ЕАЭС (Сборник документов) [Электронный ресурс] : - Алматы : КазУМО и МЯ, 2014г.		12		
3	Транспортная и таможенная логистика	Айдарханова, К. Н. Таможенные органы Республики Казахстан. Учебное пособие - Алматы : Экономика, 2016г. - 134 б. - (МВА).		20		
4	Транспортная и таможенная логистика	Молокович А.Д. Транспортная логистика. Учебник. Минск: Издательство Высшейшая школа, 2019г., 464 стр.		4		
5	Транспортная и таможенная логистика	Неруш Ю.М. Транспортная логистика. Учебник. Москва. Издательство: Юрайт, 2020г., 559 стр.		4		
6	Транспортная и таможенная логистика	Альбеков А. У. , Гамидуллаев С. Н. , Парфенов А. В. Таможенная логистика: учебное пособие. Санкт-Петербург: Троицкий мост, 2013г., 176 стр.		4		
7	Транспортная и таможенная логистика	Малыгин Д.С. Таможенная логистика [Электронный ресурс]: учеб. пособие / Д. С. Малыгин: Красноярск, 2023. – 114 с.		4		
8	Транспортная и таможенная логистика	Пожидаева Е.С. Учебник: Таможенная статистика. Издательство · ИНФРА-М, 2019 г. ; Серия · Высшее образование. Бакалавриат ;				4

учебно-методический комплекс КазНУ им. Аль -Фараби

			ISBN · 978-5-16-013793-3 ; Страниц · 208.				
9	Транспортная таможенная логистика	и	Панова, А. В. Общая и таможенная статистика [Электронный ресурс] : учеб. пособие / А. В. Панова ; Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н.Г.Столетовых. – Владимир : Изд-во ВлГУ, 2021. – 251 с. – ISBN 978-5-9984-1445-9.				4
10	Транспортная таможенная логистика	и	Годин, А.М. Статистика : учебник / А.М. Годин. – 11-е изд. – Москва: Дашков и К°, 2018. – 412 с.				4
11	Транспортная таможенная логистика	и	Ларькина, Е.В. Таможенная статистика : учебное пособие / Е.В. Ларькина, Г.А. Поштакова. – Санкт-Петербург : Троицкий мост, 2016. – 232 с.				4
12	Транспортная таможенная логистика	и	Беляева, М.В. Статистика : учебное пособие : [12+] / М.В. Беляева, Т.А. Сушкова ; науч. ред. Е.В. Асмолова. – Воронеж : Воронежский государственный университет инженерных технологий, 2018. – 165 с.				4

**Учебно-методический комплекс КазНУ им. Аль-Фараби**

Специальность: Таможенное дело

Шифр: 6В04203

**Дисциплина: Транспортная и таможенная логистика****Глоссарий**

**ВСЕМИРНАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ВТО)** – универсальная международная торгово-таможенная организация, образованная на базе ГАТТ 1 января 1995 г. Штаб-квартира ВТО находится в Женеве (Швейцария). К функциям ВТО относятся: осуществление многосторонних торговых договоров и соглашений; оказание содействия проведению торговых переговоров; оказание помощи в урегулировании торговых споров; участие в сотрудничестве с другими международными организациями в деле совместной разработки мировой экономической политики. Высшим органом ВТО является Конференция на уровне министров, которая созывается 1 раз в два года. Текущую работу осуществляет Секретариат ВТО, возглавляемый Генеральным директором. Функционируют следующие Советы и Комитеты: Совет по торговле товарами, Совет по торговле услугами, Совет по торговле аспектами прав интеллектуальной собственности, Комитет по торговле и развитию, Комитет по ограничениям, связанным с ограничениями платежного баланса и Комитет по бюджетным, финансовым и административным вопросам. ВТО имеет статус юридического лица и пользуется всеми привилегиями и иммунитетами, предоставленными специализированным учреждениям ООН. Бюджет организации и размер взносов отдельных стран-участниц основывается на традиционной практике и правилах ГАТТ-1947. Соглашение о ВТО предусматривает различные пути присоединения к нему. В соответствии с Марракешским решением министров о принятии соглашения об учреждении ВТО присоединяющиеся страны делятся на несколько групп. Участницы ГАТТ, чтобы быть членами ВТО, должны принять многосторонние торговые соглашения, развивающие ГАТТ (помимо ГАТТ-1994), а также Генеральное Соглашение по Торговле Услугами (ГАТС) и Соглашение по Торговым аспектам прав интеллектуальной собственности. Страны-участницы Уругвайского раунда (не члены ГАТТ), чтобы стать членами ВТО, должны были сначала завершить переговоры о вступлении в ГАТТ-1947, предоставить перечень своих тарифных уступок по ГАТТ и конкретных обязательств по ГАТС. Примерно на таком же положении находились развивающиеся страны, применявшие положения ГАТТ на так называемой фактической основе. Помимо этого в июле 1993 г. Комитет по торговым переговорам постановил, что страны и территории, ведущие переговоры в ГАТТ, но не имеющие статуса участника Уругвайского раунда, могли принимать участие в раунде и начинать переговоры об условиях присоединения к ВТО. Последнюю группу составляют 30 стран, в том числе и Казахстан. Решение о присоединении

принимает Министерская конференция двумя третями голосов членов ВТО. Процедура присоединения к ВТО носит следующий характер. Присоединяющаяся страна извещает Генерального директора ВТО о своем намерении, передает в ВТО Меморандум о внешнеторговом режиме (товары и услуги). После этого вопрос об условиях присоединения рассматривает Рабочая группа, которую создает Генеральный Совет ВТО. Рабочая группа изучает внешнеторговый режим страны, ее законодательство и практику его применения. Одновременно ведутся двусторонние переговоры о взаимном снижении торговых барьеров, результатом которых должны стать три протокола, содержащие перечень уступок и обязательств в этой области (протокол по тарифным обязательствам, протокол по сельскому хозяйству, протокол по доступу на рынок услуг). Итогом заседаний Рабочей группы становится доклад Группы Генеральному Совету ВТО, содержащий выводы рабочей группы. Доклад Рабочей группы и протокол о присоединении должны быть одобрены Генеральным Советом ВТО. Решение о принятии страны принимается двумя третями голосов и вступает в силу через 30 дней после его принятия (ратификации) присоединяющейся страной. Официальное участие в ВТО в качестве члена дает возможность государству принимать участие в дискуссиях, обладать информацией о деятельности других государств-членов ВТО. Страна-участница ВТО может отстаивать свои интересы и оказывать влияние на формирование и осуществление торговой, валютной, таможенной политики в мире.

**ВЫВОЗ КАПИТАЛА** – перемещение активов с территории одного государства на территорию другого государства: государственное и частное движение капитала, портфельные и прямые инвестиции, кредиты другим странам, прочие легальные и нелегальные формы экспорта капитала. При этом срок пребывания активов за границей не ограничивается. Под активами подразумеваются физическое имущество и иностранная валюта. Вывоз капитала в большинстве случаев мотивируется стремлением получить дополнительную прибыль. Причем учитывается, что капиталовложения за рубежом подвержены определенному риску, обусловленному не только малознакомыми условиями рынка, но целого ряда неопределенных (например, политических, валютных и т. п.) обстоятельств. Принцип свободного перемещения капиталов позволяет инвестировать ресурсы с максимальной отдачей, вне зависимости от их места нахождения. С другой стороны, активный вывоз капитала из страны легальным и нелегальным путем, определяемый как утечка капитала, может быть следствием неблагоприятного инвестиционного климата, нестабильной обстановки и неэффективной защиты прав собственности. Можно определить следующие цели вывоза капитала: 1) создание предсказуемых условий для инвестирования; 2) страхование от инфляции; 3) минимизация налогов; 4) отмывание денег; 5) накопление средств на «черный день». Направления и масштабы вывоза капиталов напрямую затрагивают интересы национального

развития. Если отток капиталов превалирует над их притоком, то применительно к странам с переходной экономикой это, как правило, вызывает отрицательные последствия: реальное сокращение ресурсов для экономического роста страны, поскольку сокращается ресурсная база для внутренних инвестиций; порыв фискальной дисциплины, так как вывоз активов порождает уклонение от налогов, взимаемых с доходов на эти активы, сужение потенциальной налоговой базы; ухудшение возможности страны по обслуживанию внешнего долга; отрицательное воздействие на состояние платежного баланса. В международной торговле инвестирование производства за рубежом используется в качестве защитной меры для сохранения экспортного рынка (из опасения финансовых убытков вследствие изменения валютных курсов либо потери рынка в результате протекционистских мер по защите внутренних производителей).

**ГАРАНТИЯ РИСКА ЭКСПОРТЕРА** – разновидность страхования от убытков по экспортным операциям (от риска невыполнения импортером его обязательств). Такие гарантии предоставляются специализированными государственными и частными учреждениями.

**ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ТАРИФАМ И ТОРГОВЛЕ (ГАТТ)** – международная торгово-таможенная организация, образованная в октябре 1947 г. на основе Женевского соглашения между правительствами 23 стран о режиме торговли и торговой политике. Основной целью создания ГАТТ было решение внешнеторговых проблем с помощью отлаженного правового механизма, направленное на учет взаимных интересов стран-участниц соглашения. Цель Соглашения со всей очевидностью изложена в его Преамбуле: организовать «такое регулирование международной торговли, которое бы обеспечивало ее стабильность и предсказуемость» и сделать это путем взаимного многостороннего снижения ставок национальных таможенных тарифов в рамках договора, в котором «инкорпорировались бы широкие тарифные скидки и согласованные в 1947 г. в Женеве обязательства». Нормы ГАТТ накладывают ограничения на выбор государствами-членами средств таможенной торговой политики.

Текст Соглашения состоял из 38 статей, которые подразделялись на IV составные части:

- часть I закрепляет таможенный режим наибольшего благоприятствования в отношении экспортных, импортных и транзитных торговых операций и международных платежей по экспорту и импорту, согласно которым этот режим (применяемый наряду с национальным режимом) распространяется на таможенные пошлины, всякого рода внутренние налоги и сборы, а также на национальное законодательство, распоряжения и правила, регулирующие экспортно-импортные операции на территориях государств-членов (ст.ст. I, II);

- в части II закрепляются принципы таможенно-тарифной политики: принцип наибольшего благоприятствования в таможенном обложении; принцип взаимности таможенно-тарифных уступок; принцип основного поставщика и др. (ст.ст. III-XXIII);

- в части III закрепляются порядок введения и отмены тарифных уступок, порядок создания таможенного союза, зоны свободной торговли и другие вопросы процедурного характера (ст.ст. XXIV-XXXV);

- часть IV - «Торговля и развитие» (ст.ст. XXXVI- XXXVIII). Она была включена в Соглашение только в 1966 г. с целью учета специфики проблем развивающихся стран и реализации особого подхода для их разрешения в направлении увеличения их валютных поступлений от экспорта товаров и стабилизации цен на сырьевые товары. Следовательно, промышленно развитые государства в соответствии с частью IV обязаны предоставлять освободившимся странам более благоприятный таможенный режим.

Организационно-управленческую структуру ГАТТ составляли следующие комитеты: Комитет по торговле и развитию – занимающийся рассмотрением вопросов торговой политики, в том числе либерализации международной торговли; Комитет по торговле сельскохозяйственными товарами, рассматривающий вопросы либерализации торговли этими товарами на международной арене; Комитет по тарифным уступкам, разрабатывающий основные вопросы таможенно-тарифной политики; Комитет по техническим барьерам в торговле, налаживающий постоянный обмен информацией между странами-участницами. ГАТТ имел также Комитеты по субсидиям и компенсационным пошлинам, по антидемпинговой практике, по таможенной оценке.

В 1995 г. ГАТТ был преобразован во Всемирную Торговую Организацию (ВТО). Особенность ГАТТ длительное время состояла в том, что ГАТТ был и международной организацией и международным договором в сфере торговых и таможенных вопросов одновременно. Ценность ГАТТ для нынешней ВТО состоит в том, что выработанный с помощью ГАТТ структурный механизм в виде сессии Договаривающихся сторон, Совета представителей, Секретариата, целого ряда постоянных и временных комитетов, советов и групп практически без изменений служит нынешней ВТО. В системе ГАТТ были выработаны эффективные правовые механизмы разрешения как внешнеэкономических, так и таможенных проблем. ГАТТ работал на основе таких международных принципов, как: принцип взаимной выгоды, принцип недискриминации, принцип наибольшего благоприятствования, на которых продолжает функционировать ВТО.

**ДЕЛО ПО ЭКСПОРТУ** - специальная подборка документов по контролю за поступлением валютной выручки от экспорта товаров. Дело формируется банком по каждому экспортному товару.

**ДОСЬЕ ПО ЭКСПОРТУ** – специальная подборка документов по контролю за поступлением валютной выручки от экспорта товаров. Досье формируется уполномоченными банками по каждому паспорту валютной сделки.

**ДОСЬЕ ПО ИМПОРТУ** – специальная подборка документов по контролю за обоснованностью платежей в иностранной валюте за импортируемые товары. Досье формируется банком импортера по каждому паспорту сделки.

**ЗОНА СВОБОДНОЙ ТОРГОВЛИ** – особая (закрытая) часть территории страны, обычно крупного морского порта, железнодорожного узла, аэропорта и прилегающих к ним районов, находящихся под таможенным контролем, с особым юридическим и экономическим статусом, создающим благоприятные условия для привлечения иностранного капитала и увеличения торговой активности в границах зоны. В рамках зоны свободной торговли устанавливаются особые таможенные, налоговые и прочие льготы, свободный и беспошлинный ввоз грузов, за исключением запрещенных (пошлины уплачиваются только при вывозе товаров из этих зон). Руководство зоной свободной торговли осуществляется правительством или местным правлением исполнительной власти. Более широкому внедрению этой формы торговли препятствуют проблемы формирования механизма взаимодействия зоны с остальными регионами страны, в первую очередь связанные с системой расчетов (неконвертируемость валют).

**ИМПОРТ** – ввоз товаров, работ, услуг, результатов интеллектуальной деятельности, в том числе исключительных прав на них, на таможенную территорию Республики Казахстан из-за границы без обязательства об обратном вывозе. Факт импорта фиксируется в момент пересечения товаром таможенной границы Республики Казахстан, получения услуг и прав на результаты интеллектуальной деятельности.

**ОГРАНИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА КАПИТАЛА** – запрещение в установленном в данной стране порядке без разрешения валютных органов закупки и перевода иностранной валюты в целях вывоза за границу капитала; запрещение предоставлять иностранцам (юридическим и физическим лицам) кредитов в местной валюте; запрещение вывоза ценных бумаг, банкнот, золота.

**ОРГАНИЗАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ** – юридические хозяйственно самостоятельные организации, занимающиеся на основе хозяйственного расчета экспортом и импортом продукции и услуг. Они могут быть государственными и реализовывать монопольное право торговли определенными видами продукции; коммерческими, т. е. осуществлять

операции во внешней торговле по поручению производственно-хозяйственных организаций, которые являются основными производителями определенного вида продукции, и иметь двойное подчинение – руководству данного предприятия и государственному ведомству по внешней торговле. В условиях рыночной экономики наиболее типичными являются коммерческие внешнеторговые организации. Основными задачами внешнеторговых организаций являются: осуществление экспортно-импортных сделок и организация экспортно-импортных поставок продукции; изучение рынков и поиск продукции для импорта в страну или для конкретных потребителей; реклама определенной продукции, изучение возможных рынков ее сбыта; организация сервиса потребителей экспортируемой и импортируемой продукции. Коммерческие внешнеторговые организации часто занимаются посреднической деятельностью.

**ПАСПОРТ СДЕЛКИ ПО ЭКСПОРТУ** - документ валютного контроля в форме, установленной валютным законодательством, заполняемый экспортером и содержащий сведения о внешнеторговой сделке.

**ПОЛИТИКА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ** - государственная политика в области экспорта и импорта, таможенных пошлин, тарифов, ограничений, привлечения иностранного капитала и вывоза капитала за рубеж, внешних займов, предоставления экономической помощи другим странам, осуществления совместных экономических проектов. Внешнеэкономическая политика - один из основных макроэкономических инструментов, применяемый для ускорения либо замедления экономического роста внутри страны.

**ПРОТЕКЦИОНИЗМ** – система мер государства, направленная на создание условий, способствующих развитию национальной экономики путем ограждения ее от иностранной конкуренции. Протекционизм обеспечивает защиту национальных производителей и потребителей от иностранных конкурентов с помощью средств таможенной, валютной либо кредитной политики.

**РЕЭКСПОРТ** – реализация за границу импортированного товара, не подвергавшегося какой-либо переработке. Реэкспорт, как правило, тесно связан с посреднической деятельностью, в этом случае реэкспортом называют перепродажу товара без переработки и даже без завоза в страну, субъект которой приобрел товар. К нему также иногда относят продажу изделий, которые произведены по закупленной в другой стране лицензии, если при этом было оговорено, что производство товара может быть организовано только для собственных нужд. Не рассматривается как реэкспорт провоз товара, сборка и монтаж которого осуществляется по договоренности с производителем на территории другой страны, реализующей данный товар.

**СДЕЛКИ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫЕ** - сделки, предусматривающие переход от резидента к нерезиденту (от нерезидента к резиденту) права собственности на товары (кроме сделок, относимых к инвестициям); сделки, предусматривающие оказание услуг (выполнение работ) резидентом нерезиденту (нерезидентом резиденту), а также передачу резидентом нерезиденту (нерезидентом резиденту) права пользования результатами интеллектуальной творческой деятельности.

**СОДЕЙСТВИЕ ЭКСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЕ** - экономическая политика государства, направленная на создание оптимальных условий для развития экспортной деятельности предприятий; осуществляется посредством государственного кредита, государственного регулирования цен, девальвации или ревальвации денежной единицы страны, демпинга, денежно-кредитного регулирования.

**СТРАХОВАНИЕ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ** – включает страхование экспортных кредитов, валютных рынков и грузов. Применяется с целью защиты интересов поставщика в случае оказания фирменного кредита экспортера импортеру. Осуществляется частными компаниями и государственными организациями. Государство принимает на себя не только коммерческие, но и политические риски. Страхование валютных рисков связано с возможностью валютных потерь из-за изменения курса иностранной валюты по отношению к национальной при внешнеторговых операциях. Валютный риск существует в период между заключением внешнеторгового контракта и платежом по нему. Валютные риски можно разделить на риски убытков и риски упущенной выгоды. Риск убытков связан с уменьшением стоимости экспортного контракта при повышении курса. Риск упущенной выгоды связан с возможностью получения худших результатов при выборе одного из решений – страховать риск, поскольку изменение курсов может оказаться и благоприятным для внешнеторговых операций. Распространены следующие методы страхования валютных рисков: выбор валюты цены контракта, связанный с выбором валюты с благоприятными возможностями изменения курса (для экспортера – это сильные валюты, то есть с повышающимся курсом, а для импортера – слабые валюты, курс которых должен понижаться); включение в контракт валютной оговорки, которая предусматривает автоматическую пропорциональную корректировку цены контракта в случае изменения соответствующего валютного курса сверх установленных пределов: регулирование валютной позиции по заключаемым контрактам на основе балансировки экспортных и импортных контрактов в одной валюте или заключении контрактов в валютах с различными тенденциями курсов; заключение договоров с банками на страхование валютных рисков.

## **ТАМОЖЕННЫЙ СОЮЗ СТРАН СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ**

– региональная международная организация, созданная для реализации целей «Соглашения о принципах таможенной политики», подписанного в рамках Содружества Независимых Государств Арменией, Беларусью, Казахстаном, Кыргызстаном, Молдовой, Россией, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном, для сохранения и укрепления *экономического пространства* в отношениях между собой, обеспечения свободного движения товаров, проведения согласованной политики в таможенных связях в отношении третьих стран и унификации таможенного законодательства и таможенных процедур в целях защиты внутреннего рынка. В связи с этим образуется общая таможенная территория государств-участников Соглашения.

Стороны согласовывают общий таможенный тариф и содействуют единообразному внутреннему налогообложению товаров и иных предметов, ввозимых на общую таможенную территорию и вывозимых с этой территории. Товары, обращающиеся внутри Таможенного Союза, не облагаются таможенными пошлинами и иными налогами и сборами, имеющими эквивалентные действия. Стороны будут воздерживаться от установления таможенных барьеров между собой и обязуются пересматривать качественные ограничения с тем, чтобы объем ограничений на вывоз товаров во взаимном обмене уменьшался. При этом количественные ограничения могут сохраняться лишь по взаимному согласованию между государствами только на вывоз товаров и на конкретный срок. Одновременно стороны обязуются отменить количественные ограничения на вывоз вещей личного пользования, принадлежащих гражданам государств, участвующих в соглашении. Следует отметить, что данное соглашение не затрагивает права любой договаривающейся стороны на принятие в соответствии с международным правом, а также ее внутренним законодательством мер, необходимых для охраны государственной безопасности, общественного порядка, здоровья или нравственности населения, культурно-исторического наследия своих народов, охраны редких животных и растений.

- Для обеспечения функционирования Таможенного Союза, выработки общей таможенной политики, координации взаимодействия таможенных служб, сбора и анализа таможенной статистики учрежден Таможенный Совет - высший орган Таможенного Союза.

Доходы от взимания таможенных пошлин, налогов сборов при ввозе товаров на их общую таможенную территорию из третьих стран и вывозе товаров с этой территории в третьи страны направляются в бюджет государств-участников Таможенного Союза. К Таможенному Союзу при согласии всех его членов может присоединиться любое другое государство.

Заседания Совета проводятся по мере необходимости, не реже одного раза в два месяца. Для координации действий национальных служб таможенных администраций и исполнения своих функций Советом создаются исполнительные органы. При необходимости для содействия сво-

ей работе формируются специализированные технические комитеты. Функции рабочего аппарата осуществляются его Секретариатом. Заседания Совета проходят поочередно в столицах государств-участников Таможенного Союза. Штаб-квартира находится в г. Москве (Российская Федерация). В своей работе Совет руководствуется Соглашением о принципах таможенной политики, Положением о Таможенном Совете, Регламентом работы Совета, Положением об установлении, отмене и изменении ставок таможенных пошлин, Правилами оценки в таможенных целях, Правилами определения страны происхождения, которые разрабатываются и принимаются Советом.

Дальнейшее развитие Таможенного союза получило в Решении, принятом 26 февраля 1999 года № 35 в г. Москве «О Договоре о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве и мерах по его реализации» Межгосударственным советом пяти государств - Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана. Развитие Таможенного союза предусматривает создание единой таможенной территории и обеспечение принципа единства управления ею наднациональным органом. Государство на своей таможенной территории обладает исключительной юрисдикцией в отношении таможенного дела. При этом по всему внешнему периметру таможенной территории действует одинаковые (единые) нормы и правила тарифного и нетарифного регулирования внешнеторговой деятельности. Они определяются правительством государства и через таможенные органы вводятся на всей территории, закрепляются в соответствующих законах. Создание единой таможенной территории (ЕТТ) предполагает слияние двух и более национальных таможенных территорий в одну, на которой должны действовать единые нормы и правила, обязательные к исполнению по внешнему периметру уже ЕТТ. При этом все внутренние таможенные территории возможны только при условии, что решения связанные с регулированием внешнеторговой деятельности нескольких государств, образующих ЕТТ должны распространяться и действовать на всей единой таможенной территории. Каждое государство, образующее единую таможенную территорию добровольно должно отказаться от принятия несогласованных с другими участниками Таможенного союза решений в области нетарифного, тарифного регулирования и торговых режимов с другими странами. Ибо такие решения из-за отсутствия внутренних таможенных границ и свободы перемещения товаров, неизбежно будут малоэффективными для отдельного государства и, прямо или косвенно приведут к негативным последствиям для других государств, партнеров по единой таможенной территории. Поэтому, невыполнение какой-либо стороной коллективно выработанного и принятого решения должно повлечь применение определенных санкций. Основными направлениями деятельности для государств-участников

**ТАРГЕТИРОВАНИЕ** – один из способов борьбы с инфляцией, который заключается в установлении центральным банком страны целевых

ориентиров в регулировании прироста денежной массы в обращении и кредита.

**ТАРИФЫ** – система ставок за различные производственные и непроизводственные услуги. Наиболее важные тарифы, например, таможенные, утверждаются государством, другие регулируются конъюнктурой рынка. Различают транспортные, коммунальные, страховые, тарифы связи и т. д. Особое место в системе тарифов занимают ставки заработной платы (почасовые, поденные), сопряженные с квалификацией работников и характером их труда.

**ТОРГОВЛЯ ПРИГРАНИЧНАЯ** – вид международного товарообмена, осуществляемого торговыми организациями и фирмами приграничных районов сопредельных государств на основе соглашений о торговле и платежах, ежегодных протоколов.

**ЦЕНА** – денежное выражение стоимости товара. Масштаб цен определяет принятая денежная единица. Уровень спроса цен зависит от себестоимости производства продукции и спроса за нее. В рыночной экономике действуют цены равновесия «спрос-предложение», то есть цена снижается при сокращении спроса на продукцию и повышается при ее дефиците.

**ЦЕННОСТИ ВАЛЮТНЫЕ** – ценности, за которыми валютным законодательством закрепен особый режим обращения. Согласно валютному законодательству Республики Казахстан к валютным ценностям относятся: иностранная валюта; ценные бумаги и платежные документы, номинал которых выражен в иностранной валюте; аффинированное золото в слитках; национальная валюта, ценные бумаги и платежные документы, номинал которых выражен в национальной валюте, в случае совершения с ними операций между резидентами и нерезидентами.

**ЧЕК ДОРОЖНЫЙ** – денежный документ, используемый главным образом для операций неторгового характера и получения наличных физическим лицом; выпускается финансово-кредитными институтами в пользу своих клиентов. Чек дорожный представляет собой приказ одного банка другому выплатить обозначенную в чеке сумму денег владельцу чека по образцу его подписи, заполняемом на чеке в момент его продажи. Выпускаются в национальной или иностранной валюте, имеют различное достоинство.

**ЭКСПОРТ** – вывоз товара, работ, услуг, результатов интеллектуальной деятельности, в том числе исключительных прав на них, с таможенной территории Республики Казахстан за границу без обязательства об обратном

вывозе. Факт экспорта фиксируется в момент пересечения товаром таможенной границы Республики Казахстан, предоставления услуг и прав на результаты интеллектуальной деятельности. К экспорту товаров приравниваются отдельные коммерческие операции без вывоза товаров с таможенной территории Республики Казахстан за границу, в частности при покупке иностранным лицом товара у казахстанского лица и передача его другому казахстанскому лицу для переработки и последующего вывоза переработанного товара за границу. Принято различать: экспорт товаров – как вывоз материальных благ определенного свойства; экспорт услуг – как возмещаемое предоставление зарубежным партнерам услуг производственного и потребительского характера; экспорт капитала – как инвестирование средств в целях организации собственного производства за рубежом. Существуют следующие виды экспорта товаров: вывоз товаров, произведенных или переработанных в данной стране; вывоз товаров (сырья, полуфабрикатов) для изготовления или переработки за рубежом с последующим их возвратом; временный вывоз отечественных товаров (на выставки, ярмарки, аукционы и т. д.); внутрифирменные поставки товаров в рамках транснациональных компаний или по прямым производственным связям предприятий; реэкспорт – вывоз товаров, ввезенных ранее из-за границы без дополнительной их переработки в реэкспортирующей стране, проданных на международных аукционах, биржах и т. п.

**ЭКСПОРТЕР** - юридическое либо физическое лицо – резидент Республики Казахстан, заключающий контракт (договор, соглашение) на продажу (поставку) товаров за пределы таможенной территории Республики Казахстан.

**ЭМБАРГО** – запрещение государством ввоза в свою страну или вывоза в какую-либо другую страну товаров, услуг, валютных и иных ценностей. Эмбарго может быть введено как в военное, так и в мирное время, охватывать все стороны торгово-экономической деятельности или только определенные сферы. Эмбарго является средством экономического, научно-технического и финансового давления на ту или иную страну, ее правительство. Устав ООН предусматривает возможность установления эмбарго в качестве коллективной меры воздействия на государства, действия которых угрожают международной безопасности. Эмбарго может служить основанием для приостановления или прекращения выполнения всех или некоторых обязательств государств, их организаций и граждан.

**КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им. АЛЬ-ФАРАБИ**

**Юридический факультет**

**Кафедра таможенного, финансового и экологического права**

**ПРОГРАММА ИТОГОВОГО ЭКЗАМЕНА**

Дисциплина: Транспортная и таможенная логистика.

Специальность – «6В04203 - «Таможенное дело»

Количество кредитов - 9

Алматы, 2024

Программа итогового экзамена составлена на основе рабочего учебного плана по специальности «6В04203 Таможенное дело» к.ю.н., доцентом Куандыковым К.Ж.

Рассмотрено и утверждено на заседании кафедры таможенного, финансового и экологического права

«31» октября 2023 г., протокол № 5

Заведующая кафедрой Гри — Куаналиева Г.А.

Одобен академическим комитетом по качеству образования и обучения.

Протокол № 03 от «08» ноября 2023 г.

Председатель Урисбаева Урисбаева А.А.

Представлен на Ученом совете факультета

Протокол № 03 от «15» ноября 2023 г.

Ученый секретарь Атаханова Атаханова Г.М.



## Введение

Итоговый экзамен по дисциплине «Транспортная и таможенная логистика» для студентов будет проходить устно онлайн по расписанию.

### **Описание форм проведения итогового контроля (экзамена).**

**ВАЖНО!** Экзамен проводится по расписанию в аудитории, которое заранее должно быть известно студентам и преподавателям. Продолжительность письменного экзамена – 2 часа.

В аудиториях и лекционных залах, в которых будут проводиться экзамены, а также в комнатах шифровки, дешифровки и проверки экзаменационных работ устанавливаются видеокамеры высокого разрешения и с записью звука. Отснятый видеоматериал находится на хранении в Департаменте информационно-коммуникационных технологий в течение 6-и месяцев после проведения экзаменов.

Деканат факультета осуществляет подготовку аудиторий для проведения экзаменов: проверка исправной работы видеооборудования, нумерация посадочных мест, обеспечение порядка и т.д.

Офис-регистратор формируют явочные листы и экзаменационные ведомости экзаменов в системе «Универ».

Специалисты деканата распечатывают явочные листы и экзаменационные билеты по дисциплинам, запечатывают в конверты за день до экзамена и несут ответственность за их своевременную подготовку.

На экзамене организуется дежурство из преподавателей, не ведущих занятия по данной дисциплине.

Деканат обеспечивает явку обучающихся и дежурных преподавателей на экзамены согласно утвержденному расписанию.

За 15 минут до начала экзамена дежурный преподаватель рассаживает обучающихся, при этом заполняются явочные листы, в которых уже указано посадочное место каждого обучающегося.

Дежурный преподаватель осуществляет проверку личности обучающихся, явившихся на экзамен, по удостоверяющим документам (зачетка/удостоверение личности). В случае явки на экзамен подставного лица, дежурным преподавателем составляется соответствующий акт о нарушении Правил поведения обучающихся во время экзамена.

**ВАЖНО!** Опоздавшие обучающиеся на экзамен не допускаются.

Во время экзамена дежурный преподаватель осуществляет контроль соблюдения обучающимися правил поведения согласно утвержденной инструкции.

По окончании времени, отведенного на экзамен (2 астрономических часа), дежурный преподаватель собирает экзаменационные работы и предоставляет их офисрегистратору на шифрование.

На экзамене запрещается использование обучающимися шпаргалок, сотовых телефонов, словарей, калькуляторов, обсуждение (переговоры) с другими обучающимися и т.д. В случае нарушения данного правила обучающийся удаляется с экзамена, с заполнением соответствующего акта и выставлением

оценки «F» («неудовлетворительно») за дисциплину.

За повторное нарушение правил поведения на экзамене обучающийся может быть представлен к отчислению из университета на основании решения Совета факультета по этике согласно Правил внутреннего распорядка КазНУ им. аль-Фараби.

#### **По итогам сдачи экзамена:**

Проверка экзаменационных работ

По дисциплинам, оцениваемым на основе компетентностного подхода, для проверки экзаменационных работ формируется экзаменационная комиссия (не менее 3 человек) из ведущих профессоров, доцентов, имеющих квалификацию в соответствующей области, и не проводивших учебные занятия в данной группе (потоке).

Проверка экзаменационных работ комиссией проводится в отдельном кабинете, оборудованном видеокамерами.

По окончании проверки председатель экзаменационной комиссии предоставляет экзаменационные работы на дешифрование офис-регистратору.

После дешифровки председатель экзаменационной комиссии вносит баллы за экзамен в электронную экзаменационную ведомость по учебной дисциплине в системе «Универ». Заполненная ведомость распечатывается, подписывается председателем экзаменационной комиссии и передается офис-регистратору.

Результаты экзаменов вносятся в электронные экзаменационные ведомости не позднее 48 часов после окончания экзаменов.

#### **Политика оценивания:**

Критериальное оценивание: оценка результатов обучения в соответствии с дескрипторами, проверка сформированности компетенций (результатов обучения) на промежуточном контроле и экзаменах.

Оценка экзаменационных работ производится по 100-балльной шкале, с учетом степени полноты ответа обучающегося:

Оценка	Критерии
Отлично	1. Даны правильные и полные ответы на все теоретические вопросы; 2. Полностью решено практическое задание; 3. Материал изложен грамотно с соблюдением логической последовательности; 4. Продемонстрированы творческие способности.
Хорошо	1. Даны правильные, но неполные ответы на все теоретические вопросы, допущены несущественные погрешности или неточности; 2. Практическое задание выполнено, однако допущена незначительная ошибка; 3. Материал изложен грамотно с соблюдением логической последовательности.
Удовлетворительно	1. Ответы на теоретические вопросы в принципе правильные, но неполные, допущены неточности в формулировках и логические погрешности; 2. Практическое задание выполнено не полностью; 3. Материал изложен грамотно, однако нарушена логическая последовательность.
Неудовлетворительно	1. Ответы на теоретические вопросы содержат грубые ошибки; 2. Практическое задание не выполнено; 3. В изложении ответа

	допущены грамматические, терминологические ошибки, нарушена логическая последовательность.
--	--

Оценка по буквенной системе	Цифровой эквивалент	Баллы (%-ный показатель)	Оценка по традиционной системе
A	4	95-100	Отлично
A-	3,67	94-90	
B+	3,33	85-89	Хорошо
B	3,0	80-84	
B-	2,67	75-79	Удовлетворительно
C+	2,33	70-74	
C	2,0	65-69	
C-	1,67	60-64	
D+	1,33	55-59	
D-	1,0	50-54	Неудовлетворительно
FX	0,5	25-49	
F	0	0-24	

### **Основные темы для подготовки к экзамену**

#### **1 тема: Становление и развитие логистики.**

1. История возникновения логистического направления.
2. Этапы развития логистики.
3. Цели и задачи логистики.
4. Функции логистики.

#### **2 тема: Видовая характеристика логистических систем.**

1. Понятие логистических систем.
2. Цели и задачи анализа логистических систем.
3. Модели логистических систем.
4. Проектирование логистических систем.
5. Управления в логистических системах.

#### **3 тема: Транспортное обеспечение логистики.**

1. Сущность и задачи транспортной логистики.
2. Классификация транспортных перевозок.
3. Выбор транспортного средства и перевозчика.

4. Составления маршрутов движения транспорта.

#### **4 тема: Современные транспортно-логистические системы.**

1. Область применения и основные функции транспортной логистики.
2. Транспортно-логистические системы, транспортногрузовые системы, транспортно-логистические комплексы.
3. Международные контейнерные транспортно-технологические системы, как разновидность транспортно-логистических систем.
4. Современные транспортно-логистические системы.

#### **5 тема: Тариф в международной транспортной системе.**

1. Особенности формирования цен на товарных рынках и рынках услуг.
2. Переход выбора ценовой политики из монопольной сферы ответственности служб маркетинга к совместному управлению маркетинга и логистики.
3. Эволюция и проблематика тарифного регулирования на транспорте.
4. Методическое обеспечение определения верхнего предела тарифов в цепях доставки.

#### **6 тема: Правовая основа транспортной логистики.**

1. Правовое обеспечение логистики.
2. Государственное регулирование логистической деятельности.
3. Нормативно-правовые акты, регламентирующие внутренние перевозки грузов.
4. Международные конвенции и соглашения в области перевозок грузов различными видами транспорта.
5. Правовые основы закупок.

#### **7 тема: Правовое регулирование транспортной логистики на морском транспорте.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность морского транспорта.
2. Судно, экипаж судна, морской порт.
3. Организация перевозок: сталийное время, контрсталийное время, договор морской перевозки груза, договор буксировки.
4. Пределы ответственности судавладельца, морские протесты, претензии и иски.

#### **8 тема: Правовое регулирование транспортной логистики в области железнодорожного транспорта.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта.
2. Организация перевозок грузов: договор перевозки грузов, перевозочные документы, перевозка грузов в прямом и смешанном сообщении.
3. Перевозка пассажиров и багажа: права и льготы пассажиров при перевозке железнодорожным транспортом, правила перевозки багажа на железнодорожном транспорте.
4. Ответственность железных дорог, грузоотправителей и пассажиров, акты, претензии и иски.

### **9 тема: Правовое регулирование автомобильных перевозок.**

1. Основные нормативно - правовые акты, регулирующие деятельность автомобильного транспорта.
2. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок
3. Документы международного и внутреннего законодательства.
4. Обязательное и добровольное страхование на автомобильном транспорте.

### **10 тема: Основы таможенной логистики.**

1. Объект изучения таможенной логистики.
2. Особенность экспортно-импортных товарных потоков.
3. Особенности логистических финансовых и информационных потоков во внешнеэкономической деятельности.
4. Специфика международных логистических цепей поставок.
5. Основа логистической функции таможенной деятельности.

### **11 тема: Таможенные логистические операции как часть комплексного логистического обслуживания.**

1. Временное хранение товаров.
2. Таможенное декларирование.
3. Выпуск товаров.
4. Перемещение товаров через таможенную границу.

### **12 тема: Логистическая деятельность в сфере таможенного дела и уполномоченный экономический оператор.**

1. Таможенный представитель.
2. Таможенный перевозчик.

3. Уполномоченный экономический оператор.

**13 тема: Таможенная логистическая система и ее место в цепи поставок товара.**

1. Уровни таможенной логистической системы. Локальный уровень: пункты таможенного оформления.
2. Микро уровень: таможни.
3. Макро уровень: национальная таможенная система.
4. Мега уровень: таможенные союзы, ЕАЭС, ЕС.
5. Мета уровень: Всемирная таможенная организация.

**14 тема: Основные направления и перспективы логистизации таможенного дела.**

1. Логистические концепции в государственном управлении и в таможенном деле.
2. Таможенная переработка грузов как потоковый процесс.
3. Анализ понятий “логистическая концепция”, “логистический поток”, “логистический процесс”.

**15 тема: Проблемы развития транспортно-транзитного потенциала в ЕАЭС.**

1. Транспортная система стран ЕАЭС.
2. Формирование экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС
3. Международные транспортные коридоры.

**Рекомендуемая литература**

**Учебная литература:**

1. Алибеков С.Т. Этапы интеграции на постсоветском пространстве (1995-2015). Монография. – Алматы. 2015. - 263 с.
2. Анохина О.Г. Комментарий к Таможенному кодексу Таможенного союза. - 2011. - 448 с.
3. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973, далее Киотская конвенция (в ред. Протокола от 26.06.1999) // СПС Консультант Плюс
4. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) от 11 апреля 2017 года <https://www.zakon.kz/>
5. Кодекс Республики Казахстан от 26 декабря 2017 г. № 123-VI «О таможенном регулировании в РК» <https://www.zakon.kz/>
6. О таможенном деле в Республике Казахстан [Электронный ресурс] / КазНУ им. аль-Фараби, Науч. б-ка. - Алматы: КазНУ, 2012. - 42 mb.

**Интернет-ресурсы:**

1. <http://elibrary.kaznu.kz/ru>
2. <http://www.adilet.kz>
3. <https://online.zakon.kz>
4. <https://prg.kz>
5. [http://www.consultant.ru/edu/student/download\\_books/](http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/)