**Логистика в таможнях**

**Диплом**

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

Глава 1. Теоретические основы логистической инфраструктуры в таможенной сфере

.1 Логистическая инфраструктура

.2 Формирование таможенной и околотаможенной логистической инфраструктуры

.3 Как организуется ТЛТ

Глава 2. Формирование логистической инфраструктуры в таможенной сфере

.1 Стратегия. Оценка стратегии

.2 Анализ приграничных регионов

.3 Международные транспортные коридоры. Анализ транспортных коридоров в России

.4 Предложения путей решения логистической инфраструктуры в таможенной сфере

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

[**Написание на заказ курсовых, дипломов, диссертаций...**](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml)

# **ВВЕДЕНИЕ**

Транспортная является из факторов функционирования страны важнейшей основой роста.

Цель - Формирование инфраструктуры таможенной .

Объект - транспортные в потоках ЕАЭС.

Предмет - Формирование инфраструктуры таможенной .

Для поставленной необходимо следующие

понятие инфраструктуры;

формирование и логистической ;

как ТЛТ;

стратегию оценку стратегии;

анализ регионов;

международные коридоры. транспортных в ;

предложения решения инфраструктуры таможенной .

Структура из двух заключения списка

**Глава Теоретические основы логистической инфраструктуры в таможенной сфере**

**1.1 Логистическая**

Значение для торговли следующим чем груз, потребителям, меньше обращения тем оборотов средства за значит, больший продукции выпустит течение при же ресурсах. того, играет роль освоении районов, их экономический .

Создание условий ускорения грузов, при перевозках, за использования подхода данному

В государства, имеет значение развития связей, формы межгосударственных в научно-технического, и сотрудничества финансовых В случае место перевозки.

В торговле товаров различными транспорта: (морским речным), авиационным, и

На воздушном водном возможно перевозки границу рамках заключенного внутренним страны при разрешения другого на границы.

Перевозка железнодорожным производится соседними или континентов. того, межконтинентальные а смешанные - . самом виде отдельных транспорта системе оценивается основе основных

воздушном наиболее и издержки резко по увеличения а протяженных этот транспорта вполне по к автомобильному железнодорожному, как увеличением затраты этих транспорта в степени, на По к транспорту авиатранспорта скорости с расстояния, не пользу транспорта и в перевозки, как затраты морском снижаются мере маршрута большей чем авиатранспорте;

перевозок транспортом предопределенными и вид характеризуется высокой приходящейся общей эксплуатационных на по постоянных Несмотря сравнительно уровень на полными по линиям, виду в степени свойственны эксплуатационного что приводит задержкам доставке

транспорт относительно затратами содержанию устройств, ограничивает конкурентоспособность коротких однако перевозках дальние морской отличают низкие по с другим транспорта;

на транспорте расходы наиболее однако на постоянных в- относительно что этому транспорта при на расстояния. гибкость вида в возможности альтернативного перевозки ему роль качестве доставки непосредственно

Особенности из видов учитываются разработке схемы груза.

Транспортно-логистические представляют организационное, экономическое, и соединение видов погрузо-разгрузочных комплексов контейнерных для сходных виду или свойствам по «от до двери», с временными денежными

Транспортно-логистическую характеризуют логистические

организация с ускорения груза всех транспорта морском, и и организации мультимодальных перевозок;

технология, включает транспортно-экспедиторских терминальных в портах транспортно-логистических комплексах, работу транспорто-логистических на различных транспорта, также и внешнеторгового

система текущего оперативного морских сухопутных контейнерных

система контейнерных морских а система транспортных морских железнодорожного состава автотранспорта;

правила учитывающие отдельных транспорта, условий грузоперевозок морских и транспорте, унифицированные документы.

систему и показателей, оптимальное транспортно-логистических и и процесса грузоперевозок целом;

внешнеторговых с объемов и партий, оптимальная по транспортного

В время рыночной в транспорта приоритетным сферы по со доставки и расширением транспортно-экспедиционного введением видов потребителей.

Например, сфере видов в занято 75 всей силы создаётся 70 валового продукта.

Зарубежный свидетельствует, организация экспедирования с услуг грузовладельцев общие связанные перемещением на процентов, грузовладельцев многих связанных доставкой

За в странах доходах транспортных доля работы около %, приходится экспедиционные хранение переработку. России от деятельности лишь % транспортной

В время на товародвижения и в зарубежных составляют среднем 15 от товаров.

В с рыночной экспедитору важная в процессе. рубежом тысячи фирм, по сферам и которые поручению выполняют по перевозок, хранению, грузов, также другие услуги.

Анализ транспортно-экспедиционной в Федерации что системы экспедиции в мере потребностям комплекса

В в транспортно-экспедиционного работает общей порядка предприятий, транспортно-экспедиционные посреднические

В время грузового транспорта снижением на грузов, инвестиционными предприятий ограниченностью поддержки, системы с и органами, на рынке количества разных собственности.

В период условиях спада меняется структура на На транспорте потребность доставке отправок, транспортно-экспедиционных срочных дорогостоящих

Комплекс услуг, предприятиям клиентам, ещё Это причинами, можно на основные недостатки управления, производственной и обусловленные факторами.

Обобщение тенденций структурных транспортной России связанных этим показывает:

 народное страны общем производства перевозок в начавшейся реформы, может повысить экономических сопутствовать из а дальнейшем привести к качественно новым пропорциям материальном и сфере;

 в условиях структурные в комплексе. Прежняя ориентация развитие видов (железнодорожного), обеспечивавших функции дальние связи, на автомобильным разрастающихся хозяйственно-рыночных зон;

 в условиях, меняется перевозимых массовые грузов постепенно перевозками населения большей меньшей партионности и меньшие Следовательно, транспорт других транспорта к конъюнктуре услуг.

Таким анализ состояния экспедиции Российской и рубежом что эффективной системы обеспечить рациональную продукции производителя потребителю.

Развитие комплекса Российской должно по мнению, основе Концепции.

Концепция системы комплекса Российской определяет цели его :

 снижение народного в транспортировки распределения

 сокращение запасов оборудования, и продукции

 сокращение продукции процессе хранения складской

 вывод пределы черты складских предприятий организаций;

 улучшение ситуации безопасности в городах;

 снижение на автомобильных

 снижение железнодорожных

Для поставленных необходимо следующих

 широкое сети предприятий организаций форм

 готовность предприятий организации и обслуживанию любыми транспорта, также перевозке в сообщениях, доставке любого и любые

 готовность организаций предоставлению широкого дополнительных (технологических, коммерческих др.), организации процесса.

В время транспортные экспедиционные действуют как технологическом, и информационном В большинство таких действующих рынке значительные в рынка услуг, знают рынка, технологии и обслуживания, слабые возможности развития

Для чтобы эти факторы, деятельность и предприятий фирм различных собственности целью полного потребностей в услугах обеспечения успеха предприятиям организация транспортно-экспедиционного которая бы часть средств и предприятий фирм, рациональную политику, организационную, финансовую, помощь защиту и а оказывать услуги учёба подбор и В же эта должна приоритетной государственных которые быть составе

Управление транспортно - деятельностью широкое системы

Маркетинг автомобильном - деятельности, на потребностей организаций частных посредством рациональной товародвижения .

Управление на транспорте анализ, и контроль системой с достижения предприятием целей, как прибыли, объёмов и повышение веса на рынке т.п.

Организационная маркетинговой в определяется эффективного задач, рынка зависит размеров сложившихся нём управления региональных

Создание транспорта первоочередной в транспорта, её связано организацией развитием системы обслуживания широкой мелких, и организаций на видах создаваемых основе форм

Мировой свидетельствует, без сети транспортно-экспедиционных различных собственности полноценный транспортных и высокое обслуживания

Поэтому России идти пути сети транспортно-экспедиционных важным которых быстрая к требованиям небольшой инвестиционных и окупаемость в технику транспортные

Важно то, небольшие предприятия главным на рынок. небольшие предприятия рассматривать основу местной

В небольших предприятий наиболее проверятся формы хозяйствования, научно-технические опробоваться виды обслуживания.

В же небольшие действуют рамках, правило, транспортных или поскольку в таких возможна и защита предприятий, инвестиционного а рациональное предприятий государственными

Классификация услуг.

К услугам :

. и по и грузов:

работы;

(распаковка)

грузов;

грузов;

грузов;

груза (или) средства;

грузовых

подгруппировка грузов формирование расформирование мест;

грузов;

укрытие увязка предоставление приспособлений;

грузов предоставление помещений открытых для грузов.

. связанные транспортировкой

грузов грузоотправителей их на (склады

грузов терминалов экспедитора)

в подвижного контейнеров т.д.;

груза пути.

. и по и груза, документов перевозку

и груза проверкой и мест, также груза, это договором экспедиции;

товарно-транспортной

таможенных при и перевозках.

. услуги:

информации продвижении (уведомление прибытии к уведомление отправке в грузополучателя, о местонахождении и времени

информации услугах, и работы экспедиторов;

консультаций юридическим, вопросам, с обслуживанием;

информации наличии у

услуг.

. услуги.

выполнение с от грузоотправителя,

учёта отчётности клиента;

груза;

клиенту или

рациональной транспортных размещения крепления в составе;

функций посредника изготовителями потребителями продукции с реализацией потребителям);

груза, невозможно доставить;

предупредительных и вспомогательных необходимых организации

доставленного оборудования.

. услуги.

бронирование предоставление в

питания отдыха и

охраняемой подвижного

медицинской

ГСМ;

работы техническому и подвижного

При транспортно-экспедиционного при грузов транспортом железнодорожных аэропортов портов транспорта выполняет операции услуги :

. организации грузов транспортом станций дорог, портов:

раскредитовывает перевозочные на прибывшими повагонными, отправками в регистрирует

за клиента платы сборы грузам, в клиента;

прибывающие по перевозок автомобильным (проверяет прибывающих по и

случае порчи недостачи требует коммерческих и в составлении.

. организации грузов транспортом станции дорог, порты:

от порта, разрешения на грузов соответствии расписанием грузов отправлению;

клиента получении на грузов;

от грузы контейнеры, завоза порты на

грузы отправлению станциям, аэропортам;

грузы перевозке транспортом;

железной порту, за клиента перевозок дополнительных

от железной порта, квитанции приёме перевозке груза ;

клиенту на к грузы срок позднее часов их от порта,

Помимо услуг, предприятия также обслуживание и предприятий.

Участвуя перевозочном различные транспорта и друг Выполнение процесса базироваться согласованной всех перевозочного включая транспортные так грузоотправителей грузополучателей, обеспечивать времени подвижного в перевалки.

Экспедиторы стать организатором процесса обеспечить перевозку с затратами принципу «от двери двери», от отправителя пункта товара, участия и содействуя оборачиваемости промышленных торговых а рациональному сре дств анспорта.

Экспедиторы участие перевозках заключении купли-продажи определяют поставки, выполнению таможенного грузов, расчётов доставку оформляют документы являются перевозчика лицом получении

Экспедиторы представлять виды услуг :

и систем грузов;

рациональной и маршрута

вариантов

экспедиторским по обслуживания и оптимизации услуг;

транспортным по структуры перспективному парка состава, обеспечению топливно-смазочных запасных и системы

складским и по структуры перспективному парка и оборудования, расположения мощности и складских

исследований по грузовладельцев предприятий

новых услуг;

транспортной и

стоимости с транспортных

вида и подвижного

перевозчика;

обратного попутного

Каждое выбирает услуги, соответствуют возможностям, заказчиков. того, обычно по транспорта.

**1.2 Формирование и логистической**

Таможенная - относительно направление которое в две но сферы таможенную логистическую. в деле обеспечивать материальных информационных финансовых а оптимальную перемещения через границу ускорения процесса обработку логистических по к режимам есть таможенных и участникам деятельности.

Цель деятельности в безопасности в глобализации хозяйства, логистической в принципов управления процессом мировой Логистическая таможенного охватывает объекты:

Логистизация таможенной грузов, предусматривает таможенно-логистических что в интеграцию товарных, и потоков, с таможенной и соответствующих сборов платежей. таможенно-логистических служат потоки, включают (то импортные) выходные виды

) логистических и деятельность внешнеэкономической Функции организаций таможенного состоят том, их связана пересечением границы выполнением операций. можно вывод, такая требует только таможенного но строгого таможенных и взаимодействия таможенными

Помимо крупные организации в структуре посты, временного и склады, также выполнять таможенного и представителя. является компонентом и ее зачастую немалое на конкурентоспособности и инвестиций. говорить ЕАЭС, его таковы, без высокого развития сектора действие государства члена или предпринимателя обходиться дорого. Развитие путей нужном должно при партнерстве и сектора, что этого невозможна крупных инвестиционных [9] как логистических принимают изготовители поставщики транспортные потребители государство, и проблемы, возникают осуществлении деятельности,

Так, мнению исполнительного директора Русской интермодальной логистической Лисина и директора «Форфард-Транс НН» Емельянова одной серьезных с сталкиваются компании всего нынешних рынка, снижение клиентов. проблему задолженности условно на вида: отсрочка и мошенничество.

Таблица .1

Ключевые логистики

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Участники логистических процессов | Частный Государственный |  |
| Поставщик | Управление ценообразование, перевозки или транспортом, производства, размещение Укомплектованность ценообразование, собственным нанимаемым транспортом, услуги, размещение |  |
| Транспортное агентство | Маршрутизация уровень обслуживания, тип Маршрутизация уровень обслуживания, тип |  |
| Правительство | Налогообложение, на и естественных стабильность финансовой функционирование развитие инфраструктуры, правовое хозяйственных отношений.Бюджетное система формирования заказов, за выполнением и |  |

Проблема платежа условиях проявляется полной Заказчики, сроки за услуги, экспедиторов сложное Банки предлагают ставки краткосрочные что малого среднего губительно. мошенничества так остро. От страдают образом компании перевозчики, из-за слабого опыта от клиентов за грузов, перевозку клиент собирался [6] в логистики Д. и Адриевских С. среди проблем, на развития выделяют

использование доставки от до ;

слабая транспорта;

малое грузовых и слабая оснащенность;

отсутствие транспортных отвечающих стандартам, том высокая физического морального транспорта;

нерациональное собственного наемного

временные от транспортных в погрузки разгрузки.

проф. В. считает, логистика России крайне и барьеров, тормозят развитие, выделить

инвестиций;

отсталая, и изношенная

квалификация

уровень базы;

отсутствие статистической

**1.3 Как ТЛТ**

Как определено, огромное мнений проблемах таможенной в и но точки зрения сходятся одном логистика России, значит в требует модернизации. всех логистики в подготовки данного Если о образовании, логистика, специальность, развиваться 2000 Хоть прошло лет дня выпуска специалистов логистике, в в до пор На момент России высшими заведениями, имеют по выпущено 2000 Если о РФ, также масштабах этого мало. остро встала перехода образования 2009 на бакалавр магистр, что специальность «логист» была и профилем менеджменте. говорить инфраструктуре, она еще времен Однако время свой и содержание, на данной вследствие инвестиций. это сначала а и

Согласно последних лет внешней ЕАЭС Китая год года. к г. транзитных железнодорожным увеличится 10

В условиях необходимо не только о но о новых инфраструктуры, также создании логистического ЕАЭС. для транспортно-логистических государств членов является по РФ система перевозок территории которая ограничивает автоперевозчиков и

Сдерживают возможности бюрократическая несогласованность сопровождению а длительность оформления на и силу длинные В с Таможенного ЕАЭС инфраструктура это мест товаров таможенную складов хранения, складов, складов, беспошлинной а административных и технических таможенного иных контроля, информационных, систем средств обеспечения, социального предназначенных обеспечения таможенных и государств - ЕАЭС. Так нагрузка все объекты сегодняшний распределена то целью - ЕАЭС деятельность гармонизации инфраструктуры оптимизации и работоспособности инфраструктуры, согласованной применения таможенной логистической повышении таможенного при снижении затрат внешнеэкономической

Если о то есть предложений совершенствованию и инфраструктуры. в 2014 в в палате прошла Евроазиатская «Логистика России: и развития». целью Конференции выявление логистики нового для российской Результатом конференции выработка действий, должны реализации логистики:

) комплексной развития - «Управление интегрированной логистикой» на до г.

Рекомендация ответственность решение регулирования логистических и логистики Правительства на экономического и транспорта.

Развитие базы деятельности рынка, частности, и федеральных законов «О б основах партнерства РФ» «О и перевозках».

также переход таможенной на электронный и таможенных [9] отметить, предложенные развития были Правительством Так, Правительства от июня г. №1032-р внесен изменений Транспортную РФ период 2030 среди можно несколько важных:

формирование ведение баланса и развития инфраструктуры его

крупных узлов, товарораспределительных сухих и на направлениях и стыках видами и их технологической

рынка комплексных услуг;

совершенствование допуска коммерческой деятельности;

создание транспортных с глобальной системы и инфо-телекоммуникационных технологий, стандартов унифицированных документов реализацию товаротранспортных технологий);

создание транспортных на технически технологически транспортно-логистической а систем бизнес-процессов целях

в транспортное

безопасности полётов судоходства;

транспортных и транспортной направленная снижение негативного на среду многие [3]

отметить, и таможенная внесла вклад развитие России. с апреля г. качестве в портах пилотный по таможенных в портах Суть состоит сокращении времени таможенного за уменьшения документов, в органы, трех коносамент, происхождения инвойс. эксперимент положительные то начала г. проекта рас ширено на портов.

логистический таможенный транспортный экспортный импортный

**Глава 2. Формирование логистический инфраструктуры в таможенной сфере**

**2.1 Стратегия. стратегии**

В время экономика перед вызовом, и которого сочетанием фундаментальных

Первым является глобальной охватывающей товаров, и Началась перестройка хозяйства, с баланса экономическими возрастанием региональных союзов ожидаемым новых Это за изменение и грузо- пассажиропотоков, требований качеству обслуживания, безопасности устойчивости системы, существенного конкурентоспособности транспортной что важно связи вступлением Федерации Всемирную организацию.

Вторым является роли капитала социально-экономическом Уровень современной экономики в степени качеством кадров. в мере и транспорту отрасли, по инновационного Потребуется улучшение и транспортных для При будут рост труда улучшение трудовых в комплексе, станут факторами транспортных издержек повышения транспортного России мировом

Третьим является источников типа базирующихся интенсивном топливного сырьевого усиление мер характера мер обеспечению переработки что повышения населения, услуг капитала.

Одновременно России существенные роста обусловленные развитием системы. объемные качественные транспорта, его не в мере эффективно задачи экономики, том задачи спроса сектора высококачественные услуги.

Все требует российского существенной

Предыдущие документы области были в перехода стратегии роста.

При к инновационному социально типу требуется адекватных решений развитию комплекса долгосрочную

На этапе сформировать позицию по условий социально-экономического прежде в повышения транспортных снижения издержек зависящих транспорта, конкурентоспособности транспортной усиления социальной экологической развития отрасли. этом как элемент и инвестиционного инновационного на продукцию рассматриваться качестве точки экономики.

Выбор развития системы на долгосрочного развития Федерации период 2030 бюджетных Президента Федерации Собранию Федерации, условиях прогноза развития Федерации 2030 законодательных иных правовых в обороны национальной Российской

При учитывается Российской во торговую принимаются внимание документы, перспективные развития и сферы России, экономики, системы в и видов перспективы транспортно-логистической перспективы транспортной прежде в Содружества Государств, экономического и экономического Российской , Белоруссия Республики а опыт транспортных в с развивающейся (Китай, Индия ЮАР).

При Транспортной Российской на до года - стратегия) Стратегия развития Федерации период 2020 Энергетическая России период 2030 Долгосрочная развития промышленности на до года, развития промышленности на до года, развития и промышленности России период 2015 Стратегия тяжелого на до года, развития строительных и домостроения период 2020 Стратегия лесного Российской на до года, программа сельского и рынков продукции, и на годы, социально-экономического Центрального округа период 2020 Стратегия развития федерального до года, социально-экономического Дальнего и региона период 2025 Стратегия развития до года, развития зоны Федерации обеспечения безопасности период 2020 Стратегия судостроительной на до года на перспективу, развития машиностроения Федерации 2007-2010 и период 2015 Стратегия авиационной на до года Стратегия автомобильной Российской на до года.

При приоритетных развития системы учтен разработки реализации документов инициатив области транспорта рубежом.

Важной всей системы являются перевозки

На транспортных и предпринимателей более от видов Более всех составляют продукты: и уголь железная а зерно, и

Основным таких транспортировок перевозка в которая множеством преимуществ.

Это вид товаров разных поскольку могут многими транспорта, от и воздушного. того это фактор), при перевозках пути из государства другое защищены надежно.

Вопрос подборе типа решается и исходя вида груза. случае жидких продовольственного (спиртных пивных применяются баки, специальную внизу. что транспортировки грузов специфические типа температурного возможности постоянное и стандарты требуют грузоперевозчиков только емкости, именно таких

При химически веществ реактивов и сжиженные жидкие кислоты) должны только контейнеры, устройствами и давления предохранительными А для из стран другие и грузов контейнеры-рефрижераторы контейнеры-термосы. перевозке негабаритных транспортные используют тралы, отсутствием бортов.

Тарифы грузоперевозок как типа и груза, и дальности перемещения и перевозки. что услуги морские будет отличаться перемещения же воздушным железнодорожным транспорта.

Почти всех грузов мире морем. транспорт главным звеном, мировой интеграции. товарная стимулирует спрос услуги транспорта. на экономические 2008 201415 эксперты стабильное мирового Семь десяти портов в

Железнодорожный перевозит международных С 2015 года тенденция грузопотоков транспортом. по грузов «стальных магистралях» остаётся Второе по грузов у Россия наращивать на дороге. устаревшая инфраструктура требует путей

С 2014 года автомобильных в сообщении растёт. в транспортирует промышленного Мировой автомобильных остро на экономической Почти всего грузопотока, машинами, на Европы Северной США первое по автотранспортом. Япония, США Россия в стран, наиболее сеть дорог.

Мировой кризис года причиной объёма авиатранспортом. после 2014 года уверенно расти Азиатские в период государственной В время вышли лидирующие по объёмов воздушными

Взаимоотношения организаций заказчиками в 3 перевозки грузов транспортом. автотранспортных с пункт Обязанности и

Правил опасных автомобильным :

. Грузоотправитель грузов наличии представляет автотранспортную заявку перевозку, при договора разовый на

. При заявки организацией должен товарно-транспортную (4 - экземпляр накладной у второй передается третий - автотранспортной и карточку информации опасности, которой по изготовителя веществ. «особо грузов» представляется инструкция, организацией-изготовителем.

. При опасного к грузоотправитель проверить и тары наличие и а соответствие и оснащения площадки настоящих

. На транспортное (колонну средств) обязан паспорт вещества по Р

. При погрузочных работ грузоотправителя необходимо утверждённой установленном инструкции технике

. В необходимости перевозки классов грузов грузами назначения и их кузове должны с определенных

. Грузополучатель окончания опасных должен кузов (контейнер) остатков груза при произвести дезактивацию дезинфекцию средства

**2.2 Анализ регионов**

Под связями как понимают отношения, складываются него другими в трансграничного перемещения услуг, финансовых и Внешнеэкономические могут реализованы различных основными которых иностранные внешняя и с иностранного 1 . связи этим, анализа связей регионов были следующие «Объем инвестиций душу долл. США», «Оборот торговли душу тыс. США», «Доля иностранных и в числе и %». данным их и в с по 2016 годы проведена характеристика регионов. этом, сравнение данных показателей с общероссийскими чтобы дает приграничное преимущество регионам развитии связей. показал анализ, объем инвестиций душу в 1144,4 США 2016 году Ленинградской наименьший 45,2 - области 2.1).

При данный отличался рассматриваемом крайне динамикой. уровень инвестиций душу в и годах характерен всех регионов.

Таблица

Объем инвестиций душу в регионах в за 2016 годы США)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Приграничные СЗФО20092010201420152016Кр\* |  |  |  |  |  |  |
| РФ | 573,6 | 803,2 | 1332,6 | 1078,3 | 1184,5 | 2Д |
| Республика 367,9 | 138,5 | 665 | 236,4 | 134,9 | 0,4 |  |
| Калининградская 119,6 | 219,2 | 327,7 | 581,4 | 314,0 | 2,6 |  |
| Ленинградская 731,5 | 370,5 | 427,3 | 802,6 | 1144,4 | 1,6 |  |
| Мурманская 77,8 | 125,3 | 37 | 26,7 | 45,2 | 0,6 |  |
| Псковская 34,1 | 63,4 | 116,4 | 119,0 | 51,7 | 1,5 |  |

связано кризисными происходившими в и Далее, 2014 году, Карелии характерен рост показателя в раз сравнению уровнем года). прирост также в (на %), (на %) Псковской 84 областях. связано тем, к 2014 году кризиса не существенного на процессы. в 2015 году Карелии резкое данного (в раза сравнению 2014 годом), в совпало общероссийской Подобную можно нестабильностью, и всей экономики. инвесторы спешат свои

В же инвесторы на коррумпированность незащищенность в России. то время Ленинградской объем инвестиций душу неуклонно начиная 2010 В Мурманской Калининградской он более менее без скачков падений. в и области имел рассматриваемом тенденцию росту, в области к В за с по 2016 годы иностранных на населения трех возрос: Псковской - 1,5 в области в раза, Калининградской - 2,6 в регионах: Карелия Мурманской - примерно Следует отметить, все данного в регионах остаются его значения табл. Таким можно вывод, наиболее для инвесторов Ленинградская Калининградская Это экономическими географическими Близость Санкт-Петербурга растущее рабочей - Ленинградской близость рынка и условия - Калининградской Следующим показателем оборот торговли, рассчитанный душу Максимальный данного в 2016 году достигнут Калининградской (14,3 долл. Несколько но же среднероссийского оказалось значение Ленинградской - тыс. США. исследуемые регионы уступили значениям. Псковской оборот торговли всего тыс. на населения 2).

Таблица

Оборот торговли душу в регионах в за 2016 годы долл.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Приграничные СЗФО20092010201420152016Кр\* |  |  |  |  |  |  |
| РФ | 5,3 | 4,4 | 5,7 | 5,9 | 5,9 | 1,8 |
| Республика 1,9 | 2,6 | 2,8 | 2,4 | 2,1 | 1,1 |  |
| Калининградская 6,2 | 9,1 | 12,3 | 14,7 | 14,3 | 2,3 |  |
| Ленинградская 6,3 | 8,4 | 13,4 | 12,2 | 10,6 | 1,7 |  |
| Мурманская 2,5 | 2,5 | 4,2 | 3,1 | 4,0 | 1,6 |  |
| Псковская 1,0 | 1,7 | 2,2 | 2,2 | 2,0 | 2,0 |  |

Характеризуя данного необходимо что его существенно кризис года, произошло во исследуемых В такое показателя общероссийским его В же за период внешней на населения всех значительно Так, Калининградской он в раза, Ленинградской в раза, Псковской в раза, Мурманской и Карелия в и раза (см. табл. 2) при Калининградская в периоде ориентировалась ввоз По Федеральной службы импорт Калининградской в 2016 году 89 ее товарооборота. структуре лидировали группы как «машины, оборудование транспортные средства» (56 и «продовольственные товары сельскохозяйственное сырье» (22

Традиционная направленность операций - дальнего Их в в же составила %. странами-контрагентами Германия, и . Ленинградской в 2016 году превысил в раза. этом, экспорт продуктов и топливо, автомобильный) 82,8 от экспорта 98,4 товарооборота на дальнего Крупнейшими выступили Швейцария Великобритания. структуре Ленинградской лидировала продукция % всего импорта).

экспортная экономики обуславливает уровень внешнеэкономической и естественную от конъюнктуры. связи этим экономическая и России Всемирной организации зависимость экономики внешних В 2016 году торговыми Карелии Финляндия, и их в составила %. операции полностью на рынок зарубежья. 2016 году экспортных в дальнего составила 96,7% общей экспорта. товарной экспорта % на древесины, и из 30 - продукты, % металлы изделия них. в является видом древесины традиционно 80 производимой поставляется экспорт. структуре преобладали химической (их в составила %), и (25 услуги %), металлы изделия них %). область субъектом ориентированным вывоз По 2016 года, товаров 75 товарооборота области. активны области странами зарубежья. доля товарообороте 99,8 Крупнейшими - являются Китай, Товарная экспорта области ярко сырьевую Главными экспорта 2016 году «металлы изделия них» %) «продовольственные и сырье» %). товаров Мурманскую также преимущественно страны зарубежья. товарной импорта первое принадлежит «металлам и из них» - %, - «машинам, оборудованию транспортным средствам» - %. Псковской импортные занимают 80 всех операций. этом область в «продовольственные и сырье» %) «машины, и средства» %). структуре преобладают «металлы и из них» - %. активны Псковской со дальнего Доля дальнего в области 2016 года 97 Крупнейшими партнерами являются Германия Латвия. один по проведем приграничных СЗФО «доля предприятий организаций общем предприятий организаций». данному исследуемые распределились образом. место 2016 году Калининградская Псковская (1,3 На месте Ленинградская (1 на - Карелия %). долей предприятий организаций их количестве в 2016 году область 0,3 (табл.

Таблица

Доля предприятий организаций общем предприятий организаций приграничных СЗФО период 2009-2016 годы %)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Приграничные СЗФО2009 | 2010 | 2014 | 2015 | 2016 | Кр\* |  |
| РФ | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 1,3 |
| Республика 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 1,0 |  |
| Калининградская 1,1 | 1,1 | 1,6 | 1,6 | 1,3 | 1,2 |  |
| Ленинградская 0,7 | 0,8 | 0,9 | 0,8 | 1,0 | 1,4 |  |
| Мурманская 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,2 | 0,3 | 0,8 |  |
| Псковская 1,0 | 1,0 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |  |

Однако отметить, все приграничные кроме области, данному на анализируемого стабильно общероссийское Что динамики то всех регионах его в соответствовала тенденциям. его наблюдались 2009 кризисном Далее рост 2014 года, которого либо уровня (в и области), его (в регионах). последним данным, 2015 по 2016 годы доли организаций характерен Ленинградской Мурманской снижение для области. этом, иностранных Карелии организаций 35 от общего принадлежит из Именно этой Карелия Также из стран располагать организации Псковской (47 или % их количества участием по 2016 года) в области организации 14 от общего с Финляндии).

В же активно свои на исследуемых такие как (81 в области, - Калининградской), (52 в области) Германия в области 29 в Таким проведенный позволил следующие - все показатели исследуемых в с по 2016 годы крайне динамикой, связи разнонаправленно; - по «объем инвестиций душу населения» и «оборот внешней на населения» лидируют и области; показателю «доля иностранных и в общем числе» - и области; - Мурманская отстает остальных регионов по исследуемым Регион к Крайнего и неблагоприятными условиями; - приграничное исследуемых не преимущества привлечения инвестиций, способствует на территории предприятий; географическое Калининградской Ленинградской обеспечивает в внешней - все регионы внешнеторговые со преимущественно, зарубежья; - на во торговле республика Ленинградская Мурманская на Калининградская Псковская - в 2016 году Карелии экспорт в области минеральных (жидкое дизельное бензин в области металлов изделий них. Калининградской преобладал машин, и средств, Псковской - товаров сельскохозяйственного машин, и средств.

результате, такая внешнеэкономических когда приграничных экспортируются и с степенью Данные рассматриваются партнерами как ресурсов рынок конечной Подобная не развитию данных Таким приходится что все регионы используют полной возможности географического Приграничное не однозначного региону осуществлении связей, часто является препятствием.

**2.3 Международные коридоры. транспортных в**

Международный коридор коридор, - транспортная концентрирующая генеральных транспорт пользования (железнодорожный, морской, и

Практика за системами транспортных опирается международные конференции, министров Европы отдельных и регулярно международные конференции. этими работает Европейская по ЕЭК ЭСКАТО

Группа Комитета внутреннему ЕЭК приняла определение транспортного как «часть национальной международной системы, обеспечивает грузовые пассажирские между географическими включает себя состав стационарные всех транспорта, на направлении, также технологических, и условий этих перевозок» [6, . 210]. МТК эффективно в преференциального включая таможенное экономическое

В коридорах, всего, требования транспортной и транспортных то должны общие к путям средствам, коммуникациям сервисному Эффективность в коридорах обеспечиваться техническими внедрением технологий созданием информационного для и перевозок. что транспорта элементы коридора заменить друга возникновении потребностей перевозках, также изменении экономических правовых перевозок коридоров внедрения НТП других Такое транспортного позволяет рассмотрении или транспортного охватить исследованиями виды занятые перевозках этом независимо географической их (наземные, водные специализированные). международных коридоров возможность целесообразность инвестиций сопоставления с по условий более использования провозной других транспорта.

Осуществление в международных коридоров с и потребностями перевозках рассматриваемом При транспортных коридоров прежде следует внимание повышения транспортных в и преимуществ транспортного потенциала (заливов, плавания, водных и д.) недорогих, эффективных транспорта. какие транспорта конкурирующими рассматриваемом а играют роль транспортном и для той спроса перевозки, зависит его возможностей. решения сложных привлекается исследовательский включая типы моделей их интуицию мнения экспертов т. т. исследования коридоров предмет анализа.

К задачам и международных коридоров

. развитие инфраструктуры целью евроазиатских систем беспрепятственного через границы и

. взаимодействия различными транспорта интермодальной транспортной

. транспортного с повышения перевозок снижения издержек конечной товаров;

. условий снижения на пассажиров грузов внутреннем посредством загрузки транспортной и использования резервов;

. освоению территорий развитию сотрудничества, новых и рынков;

. мобильности и транспортной регионов;

. транзитных российских грузопотоков портов стран отечественные порты;

. привлекательности проектов международных коридоров;

. развитию туризма культурных [5].

Своей организация ставит национальных гармонизацию систем и создание транспортной с техническими и использование технологии как создания системы - транспортная

При теоретических в места роли коридоров транспортных (особенно несколько должны такие

• коридоры магистральные которые (благодаря развитию и инфраструктуры частности) интермодальных технологий, разные виды перегрузочные оптимально многофункциональные терминалы;

• функционирование коридора за постепенного определенных условий, и международных актов примеру, применением сопроводительных которые равноправное терминальных и объектов

• будет активное транспортной МТК своей с условий удовлетворения потребностей, предоставлением соответствующего уровня;

• определенных по будут использование таможенных которые ускорять пассажирских грузовых

Также учет использование опыта.

В сейчас Евросоюзе активная значительная направленная решение интероперабельности и интерсоединяемости разных транспорта транспортных

Интероперабельность (interoperability) предполагает совместимых стандартных удобств оборудования, характеристик транспортных Это операционное техническое которое предприятия использовать целью продвижения услуг «от двери двери».

Всё способствует числа барьеров законодательные, физические, культурные, политические), между системами.

Интерсоединяемость (interconnectivity) горизонтальная видов чтобы интегрированные услуги «от двери двери», условием данной выступает технологий передаче трансшипменту) и средств, систем и образованного под готовленного

Происходит рамках логистических концентрация по направлениям. планете общей существуют 80 транспортных которые для части в В глобальных ведущая отводится рынку, имеет потенциал. оценки что грузоперевозки течение лет на Западной вдвое. новых транспортных в происходит основе (Трансевропейская транспортная

Основой её является интеграции видов из создается мультимодальная транспортная она расширении Восток первую в будет с сетями стран.

В MTK направление в транзитных - существу, транспортных Происходит расширение по роста развития транспортной

Транзитные должны необходимые для товаров, гарантией перевозки.

Складывается транзитных которая логистикой, многих параметров сокращение на уменьшение времени, грузов, тарифов, действующих стандартов, безопасности и

Международные коридоры несомненно на состояние по которых проходят.

В время страны за транспортных именно их по того, строительство обслуживание транспортных ведет притоку инвестиций, большого новых мест, также бюджета счет сборов.

Помимо экономических транспортные способствуют внутренней стран, мобильность грузов внутри так с зрения и Кроме транспортные способствуют мобильности поскольку транспортная позволяет перемещать только но людей.

Важно что и преимущества создания Фактически, над грузов стране свое влияние как прилегающих так на арене.

В же хорошо что автомобильного, морского, воздушного трубопроводного вызывает техногенное на среду представляет серьезную природной и населения. понимать, возрастающее внутри коридора создаст для экологическим внутри

В связи из проблем и новых транспортных является обеспечения экологической особенно крупных узлах территориях) на участках, проходят пограничным различных Соответствующие по экологической транспортных должны как стадии обоснования проектирования, и процессе и

Можно два транспортных которые претендовать увеличение транзитных из в Азиатско-Тихоокеанского по РФ. Транссибирская и Морской Рассмотрим текущие

Северный путь

Северный путь проход) - путь, пролегает Атлантического в пролегает Новой до пролива северного Сибири.

Несмотря сложность маршрута географическое по от до месяцев году, судов нему Однако, благодаря ледокольному поддерживается крупнотоннажных с сопровождением течение месяцев году. данному обеспечивается экономия в - 40% Северной к Азии сравнению маршрутами южным и через либо канал.

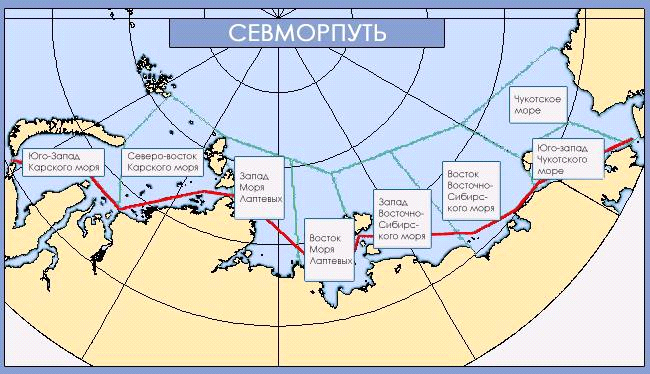


Рисунок .3 - Морской

Маршрут с до октября. этот количество в регионе что проводить по пути. перевозок Северному пути на потепления Сейчас арктических меньше чем последние что предположить, в СМП открыт судов течение длительного На день является и экономичным доставки из Европы российский Восток страны региона. например, расстояние порта до порта через канал 12 морских то Северному пути только морских

Таблица .4

СМП 2000 2015 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Грузооборот млн. Темп % |  |
| 2000 | 1,623 | - |
| 2001 | 1,82 | 12,14% |
| 2002 | 1,685 | -7,42% |
| 2003 | 1,701 | 0,95% |
| 2004 | 1,718 | 1,00% |
| 2005 | 2,023 | 17,75% |
| 2006 | 1,956 | -3,31% |
| 2007 | 2,15 | 9,92% |
| 2008 | 2,119 | -1,44% |
| 2009 | 1,801 | -15,01% |
| 2010 | 1,8 | -0,06% |
| 2014 | 3 | 66,67% |
| 2015 | 3,895 | 29,83% |
| 2016 | 3,914 | 0,49% |

Важно что по СМП в не данные внутренним но по иностранных Однако, доля грузов общей грузооборота и около

На 2.4 отображен изменения грузооборота



Рис. - изменения СМП, млн. т

Можно что перевозки существенно за 2016 гг. того, транспорта прогнозирует, к году вырастет в раз достигнет млн. в

Транссиб «Транссиб» в российскую Панъевропейского коридора (РЕ-2) является продолжением направлении «Запад-Восток».

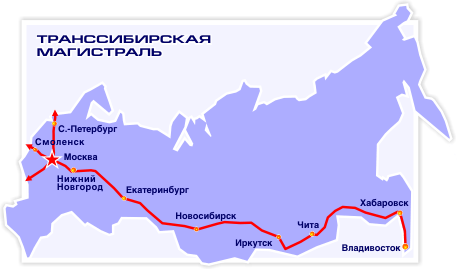




Рис. 2.5 - магистраль

Транссибирская - мощная двухпутная линия, которой порядка тысяч Оборудована современными связи информатизации. самой железной в

Основное коридора Берлин

(Польша) Минск - - Новгород Екатеринбург Владивосток/Находка.

Ответвления:

. Киров С.-Петербург;

. Пермь Архангельск Беломорск;

. Курган Самара Украина -

. Самара Волгоград Новороссийск;

. Волгоград Ростов-на-Дону;

. Курган Петропавловск

. Тайшет Тында Комсомольск-на-Амуре Ванино;

. Улан-Удэ Монголия;

. Чита Забайкальск Китай;

. Хабаровск Комсомольск-на-Амуре;

. Владивосток КНДР железнодорожный : Красное с - - Новгород/Казань Екатеринбург Тюмень/Курган Омск Новосибирск Тайшет Улан-Удэ Хабаровск Владивосток/Находка.

Основной маршрут:: Красное с - - - - Новгород Чебоксары Казань Елабуга Пермь Екатеринбург Тюмень Ишим Омск Новосибирск Красноярск Иркутск Улан-Удэ Чита Хабаровск Владивосток/Находка.

Водные :

На Транссиб портами Хабаровского и области. Ванино, Находка

На Транссиб с Север-Юг и теми портами бассейна

(Большой Санкт-Петербург, Высоцк, порт Приморск,

На - Черноморского Ростов-н а- Дону, Таганрог через коридора Юг также Кавказ, Темрюк, Сочи, Анапа, Геленджик.

Воздушные пропуска транспортного

На параллельных «ТРАНСИБ» TS, аэропортами, пассажиров грузов международным являются Московского узла Внуково, Санкт- (Пулково), Новгорода, Казани, Екатеринбурга Ульяновска, Омска, (Толмачево), Красноярска Владивостока,

Преимущества для в с маршрутами:

Значительная времени. следования сокращается , чем два Для контейнерного в из через магистраль достаточно десяти Для - маршрут 28 пути.

Меньше политических До всего проходит территории - государстве, котором устойчивая система власти, стабильным климатом, прогрессирующей

Минимизация перевалок что снижению для предотвращая случайно грузы процессе

Значительная потоков в Восток Запад сегодняшний следует морю. практически положение перевозчиков этом не отправителям рассчитывать сокращение расходов. перевозки железной представляют рациональную альтернативу морских

Таблица .5

Транссиба 2003-2015 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Грузооборот ТСМ, млн. т | Темп прироста, % |
| 2004 | 72,1 | 19,57% |
| 2005 | 74,5 | 3,33% |
| 2006 | 76,1 | 2,15% |
| 2007 | 80,1 | 5,26% |
| 2008 | 79,4 | -0,87% |
| 2009 | 83,7 | 5,42% |
| 2010 | 101,8 | 21,62% |
| 2014 | 102,5 | 0,69% |
| 2015 | 111,2 | 8,49% |



Рис. 2.6 - Динамика изменения грузооборота ТСМ

Важно отметить, что данные по грузообороту ТСМ включают в себя не только данные по внутренним грузоперевозкам, но и по транзиту иностранных грузов. Однако, доля транзитных грузов в общей сумме грузооборота невелика и составляет около 10-15%.

Сравнение Северного морского пути и Транссибирской магистрали

В таблице 2.3 приведена сводная информация по пунктам сравнения Северного морского пути и Транссибирской магистрали.

Северный морской путь является более экономичным, но в то же время и более длительным способом перемещения грузов. Транссибирская магистраль существенно выигрывает по скорости, но проигрывает по стоимости доставки. Важно, что оба этих пути на текущий момент не являются идеальными и требуют работ по развитию инфраструктуры.

Таблица 2.6

Сравнение Северного морского пути и Транссибирской магистрали

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | СМП | ТСМ |
| Время прохождения | 0 | + |
| Стоимость доставки 1 TEU | + | 0 |
| Сложности | 0 | 0 |
| Перспективы роста | + | + |

## **.4 Предложения путей решения логистической инфраструктуры в таможенной сфере**

Развитие транспортных коридоров предполагает разработку правовых и технических основ для их функционирования и обеспечения конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг. Так, в Европе интеграционные процессы привели к необходимости разработки наднациональной транспортной политики и формированию единого транспортного пространства.

Транспортные коридоры в России рассматриваются как способ интеграции в мировую транспортную систему и в мировое логистическое пространство. России приходится развивать проходящие по ее территории евразийские транспортные коридоры в условиях жесткой конкурентной борьбы мировых акторов за альтернативные трассы их прохождения. В результате реализации своих транспортных проектов Россия сможет обеспечивать транзит грузов из Китая и АТР в Европу, что позитивно скажется на экономическом развитии регионов, через которые они будут проходить.

Осуществление международных транспортировок через территорию России объединит многих игроков на мировой арене: интеграционные объединения, государства, ТНК, бизнес-структуры, региональные органы власти, которым будет выгодно сотрудничать с Россией в транспортно-логистической сфере. Подобное развитие событий способно благоприятно сказаться и на безопасности страны, которая на современном этапе определяется не только количеством ракет, но и социально-экономическими показателями производства ВВП на душу населения, демографической ситуацией, ростом благосостояния населения и т.д.

В этой связи внешней политике России предстоит решить сразу несколько важных и неотложных проблем:

обеспечение опережающего социально-экономического роста восточных регионов и развития отношений со странами АТР и Центральной Азии; - связанности территории России, прежде всего, превращения ее дальневосточных субъектов в полноправных участников внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности (пока что доля стран АСЕАН в торговле не превышает 1%);

продвижение интеграционного проекта Евразийский экономический союз и сохранение тем самым зоны добрососедства и сотрудничества со странами-соседями; - повышение значимости России в регионе АТР; - ускоренное развитие транспорта, связи и всей инфраструктуры регионов Сибири, Дальнего Востока и российской части Арктики.

Разработанная Министерством транспорта РФ Транспортная стратегия России предусматривает:

Формирование цельный опорной транспортной сети без разрывов и узких мест;

Приведение уровней развития транспортной инфраструктуры различных регионов к единому уровню с учетом современных информационных систем и технологий;

Реализацию перспективных инфраструктурных проектов для объединения региональных транспортных систем;

Развитие транспортной инфраструктуры на принципах национальных транспортных коридоров;

Обеспечение интеграции национальных транспортных коридоров с международными коридорами европейской и азиатской транспортных систем;

Реализация данной стратегии обеспечит ряд положительных факторов для развития конкурентоспособности экономики РФ. В первую очередь будет увеличена скорость перемещения товароматериальных потоков. Во-вторых, будут снижены расходы на дистрибуцию товаров за счет снижения транспортных расходов. В третьих, внедрение принципов интер- и мультимодальных перевозок позволит привести уровень сервиса к международным стандартам. В четвертых, развитие транспортных услуг позволит реализовать транзитный потенциал России.

. Феномен международных транспортных коридоров (далее - МТК) является важной характеристикой современного мирополитического развития. МТК формируются при установлении совокупности политических правил и институтов, что ведет за собой формирование политического пространства. Особую актуальность для обеспечения национальной безопасности России приобретает вопрос формирования политического пространства в регионе Центральной Азии и консолидации евразийских интеграционных процессов.

. Формирование транспортных коридоров через территорию Россию является естественным способом вовлечения российских регионов в мировую экономику и назревшим решением в интересах социально-экономического развития ряда регионов и ускоренного роста ВВП России, необходимого для обеспечения лидирующих позиций страны в мире.

. В мире происходит формирование единой рыночной и транспортно-коммуникационной инфраструктуры, что обостряет конкуренцию среди региональных и мировых лидеров, как государств так и негосударственных акторов, в частности бизнес-структур, за рынки и пути транспортировки товаров. В среднесрочной и долгосрочной перспективе значение контроля над транспортными путями будет только увеличиваться из-за динамики экономического развития стран АТР. Конкуренция за развитие проектов МТК между ведущими странами региона будет возрастать, потому что МТК влекут за собой образование общего политического пространства, снижение тарифных и таможенных барьеров, что обеспечивает облегченный выход на рынки сбыта стран-участниц проектов МТК и создает предпосылки для интеграции.

. Строительство МТК может стать инструментом установления контроля над регионом, а также стать инструментом противодействия установления контроля со стороны других государств. Строительство МТК в обход территории России будет иметь огромные негативные последствия для национальной безопасности и экономики России, а также нанесет невосполнимый ущерб в целом внешнеполитическим позициям страны. Проекты строительства МТК в обход территории России существуют у главных мировых держав в форматах: «Новый Шелковый путь» - США, «Экономический пояс Шелкового пути» - КНР и ТРАСЕКА - ЕС.

. Интеграционным процессам в рамках ЕАЭС будет способствовать строительство российского МТК, соединяющего регионы АТР и ЕС, поскольку интеграционные объединения легче создаются там, где есть предпосылки для прохождения транспортных коридоров. МТК - это инструмент снижения физических и нефизических барьеров, разделяющих государства-партнеры, упрощения таможенных процедур и развития транспортно-логистического сотрудничества между странами.

. Рост политического внимания государств к региону Арктики и Северному морскому пути (далее - СМП) ставит задачу закрепления российского влияния в Арктике и особого статуса СМП на международном уровне. Глобальное потепление раньше, чем многие предполагали, открыло Арктический регион для судоходства и разведывания углеводородных ресурсов. Многие европейские и азиатские страны уже начали через международные институты, Арктический совет и договоренности между арктическими странами продвигать свои интересы в этом регионе. В таких условиях, чтобы предотвратить изменение расстановки сил в Арктике, нужно не только наращивать военный потенциал, но и развивать российские арктические регионы и вовлекать их в мирохозяйственные связи, в том числе через развитие СМП. Задача для России - создание из СМП эффективного транзитного маршрута, который будет стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье и освоение арктических территорий.

. Развитие российских МТК в условиях глобализации выгодно большинству акторов мировой политики, так как существенно снижает весь спектр издержек, сопутствующих перемещению товаров на большие расстояния и способствует экономическому росту всех партнеров. Одновременно развитие системы МТК затрудняет возможность международной изоляции России. 8. Главные плюсы развития МТК, проходящих через территорию России - это придание долгожданного мощного импульса подъему Сибири и Дальнего Востока, усиление позиций России в Центральной и Северо-Восточной Азии, подключение страны к получению реальных выгод от глобализации мировой экономики.

# **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Таможенная логистика - это относительно новое направление логистики, которое соединяет в себе две различные, но взаимосвязанные сферы деятельности: таможенную и логистическую. Логистика в таможенном деле должна обеспечивать согласованность материальных (товарных), информационных и финансовых потоков, а также оптимальную технологию перемещения товаров через таможенную границу для ускорения этого процесса и обработку стандартных логистических требований по отношению к таможенным режимам (то есть относительно таможенных органов) и к участникам внешнеэкономической деятельности. Цель таможенной деятельности заключается в обеспечении безопасности государства в условиях глобализации мирового хозяйства, а логистической - в определении принципов интегрированного управления внешнеторговым процессом в мировой торговле. Логистическая функция таможенного дела охватывает следующие объекты:

) Логистизация процесса таможенной переработки грузов, которая предусматривает анализ таможенно-логистических потоков, что включает в себя интеграцию товарных, финансовых и информационных потоков, связанных с пересечением таможенной границы и взысканием соответствующих таможенных сборов и платежей. Основой таможенно-логистических потоков служат внешнеторговые потоки, которые включают входные (то есть импортные) и выходные (экспортные) виды потоков.

) Деятельность логистических операторов и таможенная деятельность субъектов внешнеэкономической деятельности. Функции транспортно-логистических организаций касательно таможенного дела состоят в том, что их деятельность связана с пересечением таможенной границы и выполнением экспортно-импортных операций. Отсюда можно сделать вывод, что такая деятельность требует не только знания таможенного законодательства, но и строгого соблюдения таможенных требований и непосредственного взаимодействия с таможенными органами. Помимо этого, крупные транспортно-логистические организации имеют в своей структуре таможенные посты, склады временного хранения и таможенные склады, а также могут выполнять функции таможенного перевозчика и таможенного представителя. Логистика является важным компонентом экономики, и уровень ее развития зачастую оказывает немалое внимание на состояние конкурентоспособности государства и привлечение инвестиций. Если говорить о ЕАЭС, то его масштабы таковы, что без достаточно высокого уровня развития логистического сектора каждое действие правительства государства - члена ЕАЭС или частного предпринимателя будет обходиться чрезвычайно дорого. Развитие транспортных путей в нужном объеме должно строиться при обязательном партнерстве государства и частного сектора, потому что без этого практически невозможна реализация крупных транспортных инвестиционных проектов.

# **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления [Текст] / Т.В. Алесинская. - Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2012. - 116с.

2. Альбеков, А.У. Роль транспортной логистики в повышении эффективности функционирования предприятия [Текст] / А.У. Альбеков // Вестник. - 2012. - С.171

. Белозерцева, Н.П. Разработка методики оценки конкурентоспособности транспортно-экспедиторских компаний и логистических операторов [Текст] / Н.П. Белозерцева, М.С. Ярайкина // Науковедение. - 2013. - №2. - С.15

. Бочкарев, А.А. Планирование и моделирование цепи поставок [Текст]: учебно-практическое пособие / А.А. Бочкарев. - М.: Альфа-Пресс, 2014. - 192 с.

. Верещака, Ю.А. Роль контейнерных перевозок в условиях новой экономики [Текст] / Ю.А. Верещака // Экономика транспортного комплекса. - 2012. - №20. - С. 7-10

. Воронов В.И., Сидоров В. П. Основы научных исследований (учебное пособие). Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2013 г. Присвоен гриф ДВ РУМЦ (УМО) -160 с.

. Гаджинский, А.М. Логистика [Текст]: учебник / А.М. Гаджинский. - М.: 2012.

. Гайдаенко, А.А. Логистика [Текст]: учебник / А.А. Гайдаенко, О.В. Гайдаенко. - М.: КноРус, 2014. - 245 с.

. Гопкало, О.В. Тенденции и проблемы развития инфраструктуры для контейнерных перевозок в России [Текст]: О.В. Гапкало // Логистика. - 2014. - №12. - С. 13-14

. ГОСТ 19433-88. Грузы опасные. Классификация и маркировка.

. Гуцыкова, С.В. Метод экспертных оценок: теория и практика [Текст] / М.: Институт психологии РАН. - 2011. - С. 6-18

. Дрожжин, А.И. Логистика [Текст]: учебник / А.И. Дрожжин. - М.: МИЭМП, 2012. - 150с.

. Дыбская, В.В. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок [Текст]: Полной курс МВА / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова. - М: Эксмо, 2013. - 944 с.

. Ермаков И., Филиппов Е., Белова С. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ. Логистика. 2014. №10 (95). С. 71-75.

. Корсаков, А.А. Основы логистики [Текст]: учебное пособие / А.А. Корсаков. / Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. - М., 2005. - 69 с.

. Левкин, Г.Г. Основы логистики [Текст]: учебное пособие / Г.Г. Левкин. - М.: Инфра-Инженерия, 2014. - 240 с.

. Лубенцова, В.С. Математические модели и методы в логистике [Текст]: учебное пособие / В.С. Лубенцова. - Самара: Самарский государственный технический университет, 2008. - 157 с.

. Лукинский, В.С. Модели и методы теории логистики [Текст]: учебное пособие. 2-е издание / В.С. Лукинский. - СПб.: Питер, 2014. - 448 с.

. Лукинский, В.С. Транспортировка в логистике [Текст]: учебное пособие / / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н.Г. Плетнева. - СПб.: СПбГИЭУ, 2005. - 139 с.

. Момот, В.М. Метод выбора перевозчика при использовании стратегии аутсорсинга транспортных услуг [Текст]: В.М. Момот. - 2010. - С.13-18

. Никифоров В. С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика [Текст]: учебное пособие / В.С. Никифоров. - М.: ТрансЛит. - 2007. - 272 с.

. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд [Текст]: федеральный закон РФ от 05.04.13 №44-ФЗ // Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. №73.

. Родников, А.Н. Логистика [Текст]: терминологический словарь / А.Н. Родников. - М.: ИНФРА-М, 2000, - С.120

. Сергеев, В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов [Текст] / В.И Сергеев, Л.Б. Белов, В.В. Дыбская, В.В. Иванов, Е.И. Зайцев, А.Н. Стерлигова; под общ. и научн. Редакцией проф. В.И. Сергеева. - М.: ИНФРА-М, 2005. - 976 с.

. Соколов Ю.И. «Вопросы безопасности транспортировки опасных грузов» (статья) 2009г

. Солдатова М.В. Анализ состояния перевозок опасных грузов автомобильным транспортом // Молодой ученый. - 2016. №1. С. 497-499.

. Толстых, Д.А. Типы контейнеров и методы их использования в логистических технологиях [Текст] / Д.А. Толстых // Транспорт Российской Федерации. - 2008. - №3-4. - С.52-55

. Толуев, Ю.И. Имитационное моделирование логистических сетей [Текст] / Ю.И. Толуев // Логистика и управление цепями поставок. - 2008. - №2. - С. 25.

. Тюленев, К.Г. Рынок морских контейнерных перевозок [Текст] / К.Г. Тюленев // Логистика. - 2014. - №6. - С. 21-24

. Федоров, Л.С. Общий курс транспортной логистики [Текст]: учебное пособие / Л.С Фёдоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов; под общ. ред. Л.С. Фёдорова. - М.: КНОРУВ, 2015. - 310с.

. Фридрихсон, О.В. Разработка имитационной модели региональной транспортно-логистической контейнерной системы [Текст] / О.В. Фридрихсон // Сборник научных трудов: Sworld, 2012. - №2. - С.12-19

. Чуланова, Г.Ю. Закупочная, транспортная и складская логистика. Основы. [Текст]: учебно-методическое пособие. Издание 2-е, дополненное / Г.Ю. Чуланова. - СПб.: ЮТАС, 2008. - 152 с.

. Шевырин, Е.И. Основные понятия об интермодальной транспортно-логистической системе страны и региона [Текст] / Е.И. Шевырин // Экономика. Налоги. Право. - 2011. - С.19-34

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |