

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РФ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики и управления

Кафедра «Социология, экономическая
теория и международные процессы»

Специальность

38.05.02 «Таможенное дело»

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему

**Совершенствование транспортно-логистического обеспечения
внешнеэкономической деятельности**

Студент

Дашкина
Камилла
Наилевна

подпись, дата

Руководитель

Скворцова В. А.

подпись, дата

Нормоконтролер

Кафтулина Ю. А.

подпись, дата

Рецензент

Доцент кафедры «Финансы
информатизация бизнеса»
ФГБОУ ВО «Пензенский государственный
аграрный университет»

Фудина Е. В.

подпись, дата

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ №_____)

Заведующий кафедрой

Рожкова Л. В.

подпись, дата

Работа защищена с отметкой _____ (протокол ГЭК от _____ №_____)

Секретарь ГЭК

Корж Н. В.

подпись, дата

Пенза 2025

ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет»
Институт экономики и управления
Кафедра «Социология, экономическая теория и международные процессы»
Специальность 38.05.02 «Таможенное дело»

«УТВЕРЖДАЮ»:
зав. кафедрой
д.с.н., профессор Рожкова Л. В.

«_____» _____ 20__ г.

ЗАДАНИЕ
НА ДИПЛОМНУЮ РАБОТУ

студентке Дашкиной К.Н., группа 20ЭД1, обучение очное

1 Тема дипломной работы: Совершенствование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

утверждена приказом по университету
от «25» ноября 2024 г. № 1219 а/о

2 Срок сдачи студентом законченной дипломной работы: 31.05.2025.

3 Исходные данные к дипломной работе: нормативно-правовая база, научная и справочная литература, данные сети Интернет.

4 Перечень подлежащих разработке вопросов: понятие и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; основные элементы и правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; анализ современной системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; совершенствование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

5 Перечень графического материала: таблицы, рисунки.

6 Дата выдачи задания: 26.11.2024.

Руководитель _____ / В. А. Скворцова /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Задание приняла к исполнению студентка _____ / К. Н. Дашкина /
(подпись) (инициалы, фамилия)

График подготовки дипломной работы

№ п/п	Содержание работы	Срок выполнения	Дата выполнения, подпись руководителя
1	Составление плана ВКР	27.11.2024 – 10.12.2024	
2	Изучение исходных данных к дипломной работе	11.12.2024 – 09.01.2025	
3	Написание Главы 1	10.01.2025 – 18.02.2025	
4	Написание Главы 2	19.02.2025 – 24.03.2025	
5	Написание Главы 3	25.03.2025 – 03.05.2025	
6	Написание введения и заключения	05.05.2025 – 12.05.2025	
7	Оформление ВКР	13.05.2025 – 23.05.2025	
8	Сдача ВКР нормоконтролю, проверка в системе «антиплагиат.вуз»	24.05.2025 – 29.05.2025	
9	Ознакомление с отзывом руководителя, рецензией	30.05.2025	
10	Представление законченной дипломной работы, передача в ГЭК	31.05.2025	

Руководитель _____ / В. А. Скворцова /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Задание принял к исполнению студент _____ / К. Н. Дашкина /
(подпись) (инициалы, фамилия)

Реферат

Дипломная работа 64 с., 3 ч., 19 рис., 14 табл., 60 источников, 1 прил.

ЛОГИСТИКА, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, ПРОИЗВОДИМЫЕ ТОВАРЫ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПЕРЕМЕЩЕНИЕ, ОПТИМИЗАЦИЯ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

Объект исследования – транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности.

Целью работы является анализ особенностей транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, разработка мероприятий по совершенствованию.

Методологической основой дипломной работы являются труды зарубежных и отечественных ученых, посвященные вопросам теории и практики транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Результаты работы: рассмотрены понятие и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; выявлены основные элементы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, их характеристики; изучено нормативно-правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; проанализированы и обоснованы проблемы осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности; разработаны предложения по совершенствованию транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что его основные концептуальные положения, выводы и рекомендации ориентированы на практическое применение транспортно-логистического обеспечения ВЭД.

Оглавление

Введение	Ошибка! Закладка не определена.
Глава 1 Теоретические аспекты транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
1.1 Понятие и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
1.2 Основные элементы и правовое регулирование транспортно- логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
Глава 2 Анализ современной системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
2.1 Анализ развития транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
2.2 Проблемы осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	Ошибка! Закладка не определена.
Глава 3 Совершенствование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности в условиях ЕАЭС	39
3.1 Направления совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	39
3.2 Оптимизация транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности	43
Заключение.....	54
Список использованных источников	58
Приложение А.....	64

Введение

Чтобы эффективно осуществлялись функции в системе внешнеэкономической деятельности (ВЭД), участникам ВЭД необходим фундамент в виде материальной базы, складских и офисных помещений, оборудования, специализированных перевозчиков, персонала и структур, обслуживающих экспортно-импортные операции. Большинство объектов, по своим оперативным и физическим параметрам, не приспособлены к развертыванию, на их базе, современных информационных и информационно коммуникационных технологий. Данный фактор затрудняет применение современных форм и способов таможенного оформления товаров, их перемещения.

От того, насколько эффективным является транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности под текущие условия функционирования внешнеэкономической деятельности организации, есть ли в ней достаточный потенциал и резервные мощности, зависят такие важнейшие показатели функционирования любой современной организации, как объем осуществляемых экспортно-импортных операций, их эффективность, уровень правонарушений при прохождении таможенного контроля и в конечном итоге эффективность всей внешнеэкономической деятельности.

Актуальность работы заключается в том, что в современных условиях, выстроенная система транспортно-логистического обеспечения ВЭД большинства российских организаций внешнеэкономической деятельности не может и не способна быстро и качественным образом выполнять экспортно-импортные потоки грузов.

Определение потребного количества объектов транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, требований, предъявляемых к этим объектам, порядка их размещения и эксплуатации невозможно без глубокой научной проработки и экономической оценки планируемых мероприятий.

В целях обеспечения безопасности и эффективности внешнеторговых операций приоритетной задачей становится качественный анализ и проработка

положений развития субъектов транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. В связи с этим возникает потребность в разработке новых подходов оценки состояния, развития и применения современных методов, средств и инструментов к организации транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности с целью обеспечения эффективности, ускорения и роста внешнеторгового оборота товаров.

Целью работы является анализ особенностей транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, разработка мероприятий по совершенствованию.

Для достижения поставленной цели были определены и решены следующие задачи:

- рассмотреть понятие и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности;
- выявить основные элементы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, их характеристики;
- изучить нормативно-правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности;
- проанализировать и обосновать проблемы осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности;
- разработать предложения по совершенствованию транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Объектом исследования являются вопросы совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Предмет исследования – отношения, связанные с совершенствованием транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Теоретической основой послужили концептуальные работы отечественных и зарубежных практиков в области совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности и других смежных проблем, связанных с логистикой.

В работе при обработке данных и их анализе использовались методы системного подхода, экономический и логический анализ, математические и статистические методы сопоставлений. Информационную базу составили законодательные акты Российской Федерации, нормативные акты Федеральной таможенной службы, материалы официальной статистики Российской Федерации.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что его основные концептуальные положения, выводы и рекомендации ориентированы на практическом применении транспортно-логистического обеспечения ВЭД.

Глава 1 Теоретические аспекты транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

1.1 Понятие и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

В современном мире глобализация играет важнейшую роль, так как с каждым днем становится рынок товаров все шире и разнообразнее. Благодаря процессу глобализации такие понятия, как «импорт», «заграничные товары», постепенно уходят с обихода современного человека, деятельностью множества современных организаций стала внешняя деятельность и торговля, находятся более эффективные варианты торговли товарами за пределами страны, что значительно повышает прибыль, позволяет проводить взаимовыгодные торговые отношения. Доставка товаров из соседнего региона порой обходится намного дороже, чем, например, завоз аналогичных товаров из стран ближнего зарубежья или Китая. В связи с этим, внешнеэкономическая деятельность в современном мире является важным, приоритетным направлением для большинства предпринимателей, позволяя значительно увеличить эффективность бизнеса и развивать бизнес высокими темпами.

Внешеэкономическая деятельность (ВЭД), это такая деятельность организации, связанная с заключением контрактов, прежде всего, торговых с иностранными предприятиями, которые осуществляются в виде импортно-экспортных операций в Россию.

ВЭД является одной из важнейших составляющих для предприятий, которые занимаются экспортом и импортом машин, технического оснащения для производственных целей, разных деталей и комплектующих, которые востребованы. Именно показатели внешнеэкономической деятельности являются одними из основных показателей конкурентоспособности организации [14, с. 154].

Транспортно-логистическое обеспечение ВЭД представляет собой целый комплекс действий, которые направлены на оптимизацию расходов, прежде всего,

транспортных, во время выполнения условий международных контрактов и перевозок товаров.

Участвуя в ВЭД, организация может столкнуться с большими издержками на транспортировку производимых товаров. Маршруты международных перевозок товаров усложняются, поэтому необходимо оптимальное транспортно-логистическое обеспечение деятельности, которое позволит сократить издержки на трансфер и хранение грузов.

Логистика – 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 [15, с. 124].

Оптимальное транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности включает:

- управление запасами;
- транспортные перемещения;
- управление себестоимостью;
- заполнение таможенных документов.

В процессе международных перевозок участниками логистического процесса являются:

- организации, импортирующие из-за границы комплектующие или готовую продукцию;
- менеджеры интермодальных трансферов;
- посредники;
- агенты;
- таможенные маклеры;
- транспортно-логистические компании.

Важной составляющей деятельности организации, осуществляющей ВЭД, является транспортная логистика [18, с. 114]. Правильная и эффективная организация логистики оказывает влияние на:

- уровень себестоимости производимых товаров;
- качество и надежность поставляемых товаров.

Услугами, которые обычно предоставляются экспедиторскими организациями в транспортной логистике, являются:

- заключение договоров между всеми сторонами сделок;
- планирование поставляемых товаров;
- расчет маршрута транспортной логистики, подбор транспортного средства, перевозчиков;
- уплата таможенных платежей и пошлин;
- прохождении таможенной очистки;
- контроль за выгрузкой товара, прохождении этапов сделки контракта и движения товаров;
- хранение товара на временных складах.

Любая организация обычно заключает с фирмой-логистом договор, в котором прописаны все условия и обязательства, которые фирма берет на себя по доставке товаров заказчику на условиях рынка [16, с. 334].

Существуют специалисты логисты для осуществления экспортных и импортных операций. Работа логиста требует высокой компетентности и профессионализма, а также возможности быстро разрешать проблемы, возникающие в стране-участнице партнерского договора.

Специалист в области логистики должен обладать:

- знанием иностранных языков;
- знанием законодательства стран партнеров.

Деятельность профессионала логиста требует должной квалификации для того, чтобы предотвратить ошибочные ситуации, которые могут возникнуть в процессе перемещения товаров, доставки их в необходимом объеме, избежание материальных и финансовых потерь.

Транспортно-логистическое обеспечение ВЭД является одним из разделов логистики, где рассматриваются процессы управления товарными и другими сопутствующими потоками, которые происходят при осуществлении экспортных и импортных операций, внешнеторговой деятельности, то есть при осуществлении отношений с международными партнерами.

Основная задача транспортно-логистического обеспечения ВЭД, это оптимизация всех этапов, связанных с перемещением товаров через границу. Это включает в себя не только управление процессом доставки товаров, но и организацию складского хранения, подготовку документов для таможенного оформления, контроль качества товаров, учёт и анализ данных о поступлении и отгрузке товаров, а также выполнение других операций, необходимых для успешного проведения внешнеторговой деятельности [21, с. 43].

В рамках ТК ЕАЭС транспортно-логистическое обеспечение ВЭД, это совокупность различных условий, возникающих при перемещении товаров через, это склады временного хранения, таможенные или свободные складские помещения, магазины беспошлинной торговли, административные здания и сооружения, информационно-технические средства таможенного и другого контроля, это инженерные, информационные, телекоммуникационные системы, а также средства обеспечения, которые входят в таможенную систему Евразийского экономического союза [23, с. 32].

Существуют разные формы транспортно-логистических посредников. Основные посредники транспортно-логистического обеспечения ВЭД представлены на рисунке 1.

Логистические операции, виды транспортных средств, перемещение товаров, экспорт и импорт, являются сложными процессами, которые требуют организационные усилия, затраты материальных и финансовых ресурсов, расчет маршрутов перевозок. Логистические посредники являются необходимым и важным составляющим при осуществлении транспортно-логистических действий. Складские процессы, транспортные маршруты, дистрибуция, упаковочные процессы, требуют надежных и опытных специалистов [25, с. 54].



Рисунок 1 – Посредники транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности [32, с. 132]

Логистическое агентство является посредником и является важнейшей составляющей при доставке и перемещении товаров. Дистрибьюторы и логистические агенты являются связующим звеном между производителями товаров и потребителями.

Агентства осуществляют транспортировку грузов, предоставляют разные комплексные логистические услуги, оптимизируют маршруты перевозок и хранения товаров.

Обычно посреднические компании обладают знаниями о наилучших, оптимальных маршрутах перевозок, что позволяет экономить транспортные, временные и финансовые ресурсы организаций. При этом снижаются издержки на складирование, выбирается оптимальный вид тары, упаковочных средств для грузоперевозок и т. д. [19, с. 106].

Основные преимущества работы с логистическими посредниками:

- оптимизация времени и ресурсов: благодаря опыту и знаниям посредников о логистике, организации осуществляющие ВЭД в большей степени занимаются основной деятельностью, а не перевозками производимых товаров;
- оптимизация затрат на перевозку;
- повышается надежность поставок;
- повышается сохранность товаров, так как проверенные склады и перевозчики [22, с. 83].

Кроме всего прочего, посредники в логистике занимаются координацией транспортных процессов, отвечают за упаковку товаров, их дистрибуцию, занимаются распределением товарных групп по различным точкам доставки в соответствии с заказами.

Важной задачей логистических посредников является складирование. Они обеспечивают безопасное и эффективное хранение товаров, что позволяет товарам находиться в оптимальных условиях до момента доставки.

Кроме того, посредники занимаются маршрутизацией грузов, чтобы минимизировать время и расходы на доставку.

Логистические посредники также предлагают услуги по дистрибуции товаров. Они обеспечивают перевозку, хранение и упаковку товаров, а также их распределение по магазинам и продавцам.

Такие посредники часто работают с множеством транспортных компаний, дистрибьюторов и других партнеров, что позволяет обеспечить наиболее эффективное и удобное распределение товаров [20, с. 18].

Размещение элементов транспортно-логистического обеспечения ВЭД в стране должно осуществляться, согласно принципов, которые отражают требования объективных экономических законов и политики государства – внешней, военной, экологической, санитарной и других.

Около таможенная сфера решает свои специфические задачи по обеспечению ВЭД, торговли, туризма и других видов деятельности соответствующими услугами таким образом, чтобы достигалась наивысшая экономическая эффективность в данной сфере [19, с. 104].

Факторы, обеспечивающие совокупный эффект функционирования транспортно-логистической инфраструктуры обоснованы в приложении А.

Транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности учитывает систему факторов (рисунок 2).



Рисунок 2 – Факторы, определяющие транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности [35]

К основным факторам, определяющим транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности, следует отнести экономические факторы, прежде всего, потребность и удовлетворенность ими.

Географические факторы определяют масштабы, свойства и особенности территорий куда направляется товаропоток [23, с. 32].

Социально-исторические факторы предполагают исторические особенности и развитие сферы деятельности.

К организационным факторам следует отнести организацию и создание таможенно-логистических центров по оказанию транспортных услуг.

Транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности имеет свои особенности, куда входят:

- оптимальное планирование поставок товаров;
- заключение договоров сделки между поставщиками и потребителями товаров;
- расчет транспортно-логистического маршрута, подбором наилучшего маршрута с минимальными затратами на перевозку;
- хранение товаров на складах;
- своевременная оплата платежей за товары и т. д.

В общем виде транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности рассмотрено на рисунке 3.

В сегодняшних условиях в структуре затрат по логистике, транспортные затраты очень высокие, на их долю приходится более 30 % всех затрат [24, с. 25].

В связи с этим следует выделить проблемы в данной сфере, а именно:

- высокий уровень затрат и рост конкуренции с иностранными перевозчиками;
- качество логистического обслуживания не всегда соответствует международным стандартам;
- нет единой инновационно-логистической политики во ВЭД.

Следует сделать вывод о том, что для эффективного функционирования внешнеэкономической деятельности необходим новый уровень развития транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, который касается основных элементов логистики, необходимых для создания оптимальных условий для субъектов, осуществляющих ВЭД, информационным ресурсам и техническим средствам, которые наиболее эффективно обеспечат выполнение всех таможенных процедур, современным цифровым платформам, а также складским помещениям, соответствующим мировым стандартам складирования товаров.



Рисунок 3 – Транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности [43, с. 112]

Таким образом, транспортно-логистическое обеспечение ВЭД, это совокупность разных элементов, прежде всего, это участники ВЭД, договоры перевозок, работа с транспортом и грузами, а также различные таможенные услуги.

1.2 Основные элементы и правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

Система транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности российских предприятий – участников ВЭД, не способна в полном объеме качественно и оперативно осуществлять экспортно-импортные товаропотоки. Многие объектов по характеристикам – техническим, технологическим, функциональным не приспособлены и не используют информационно-цифровые технологии, что затрудняет таможенное оформление товаров, которое требует электронного декларирования, применения компьютерных средств и программ.

Организации, которые осуществляют ВЭД, нуждаются в оказании таможенных услуг, прежде всего, в услугах по проведению международных расчетов, международным перевозкам грузов, по их хранению, страхованию, по транспортно-логистическому обеспечению [24, с. 30].

В рамках транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности необходимо выделить основные элементы, которые рассмотрены на рисунке 4.

Таможенно-логистические услуги участников ВЭД, особенности, принципы и последовательность их проведения подробно описаны в Таможенном кодексе ЕАЭС, а также обоснованы в международных договорах и правовых нормах в сфере таможенного дела [30, с. 84].

На рисунке 5 рассмотрены основные субъекты транспортно-логистического обеспечения ВЭД, которые оказывают различные услуги, такие как хранение груза, пересортировка, контроль и т. д.

Таможенным складом является специально оборудованное помещение или это может быть открытая площадка, которые предназначены для хранения, охраны товаров, находящихся под таможенным контролем.

Таможенные склады, представляют собой территории, где осуществляется таможенный контроль перевозимых товаров [20, с. 19].



Рисунок 4 – Основные элементы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности [17, с. 125]

Таможенный представитель является юридическим лицом государства-члена ЕАЭС. Таможенный представитель совершает от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных в соответствии с таможенным законодательством таможенные операции на территории государства-члена ЕАЭС с таможенным органом, если он включен в реестр таможенных представителей [26, с. 53].

Склады временного хранения (СВХ) играют важную роль в транспортно-логистических операциях внешнеэкономической деятельности. Складом временного

хранения является помещение, специально обустроенное под склад или, это может быть открытая площадка, где также будут храниться перемещаемые товаров.

Склады временного хранения располагаются недалеко от транспортных развязок и магистралей, для удобства подъезда к ним.



Рисунок 5 – Субъекты транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности [20, с. 132]

Склады закрытого типа обычно предназначены для хранения товаров владельца таможенного склада или для хранения товаров, ограниченных в обороте или товаров, которые требуют особых условий хранения [24, с. 26].

Активным субъектом транспортно-логистического обеспечения ВЭД является таможенный перевозчик. Статус перевозчика обязательно должен быть подтвержден документом, форму которого определяет решение Комиссии ЕАЭС.

Данный документ выдается таможенным органом государства-члена ЕАЭС, включившим юридическое лицо в реестр таможенных перевозчиков.

Динамика грузооборота транспортно-логистических компаний по видам транспорта всех отраслей экономики РФ в 2024 г. в процентах к 2023 г. рассмотрена на рисунке 6.

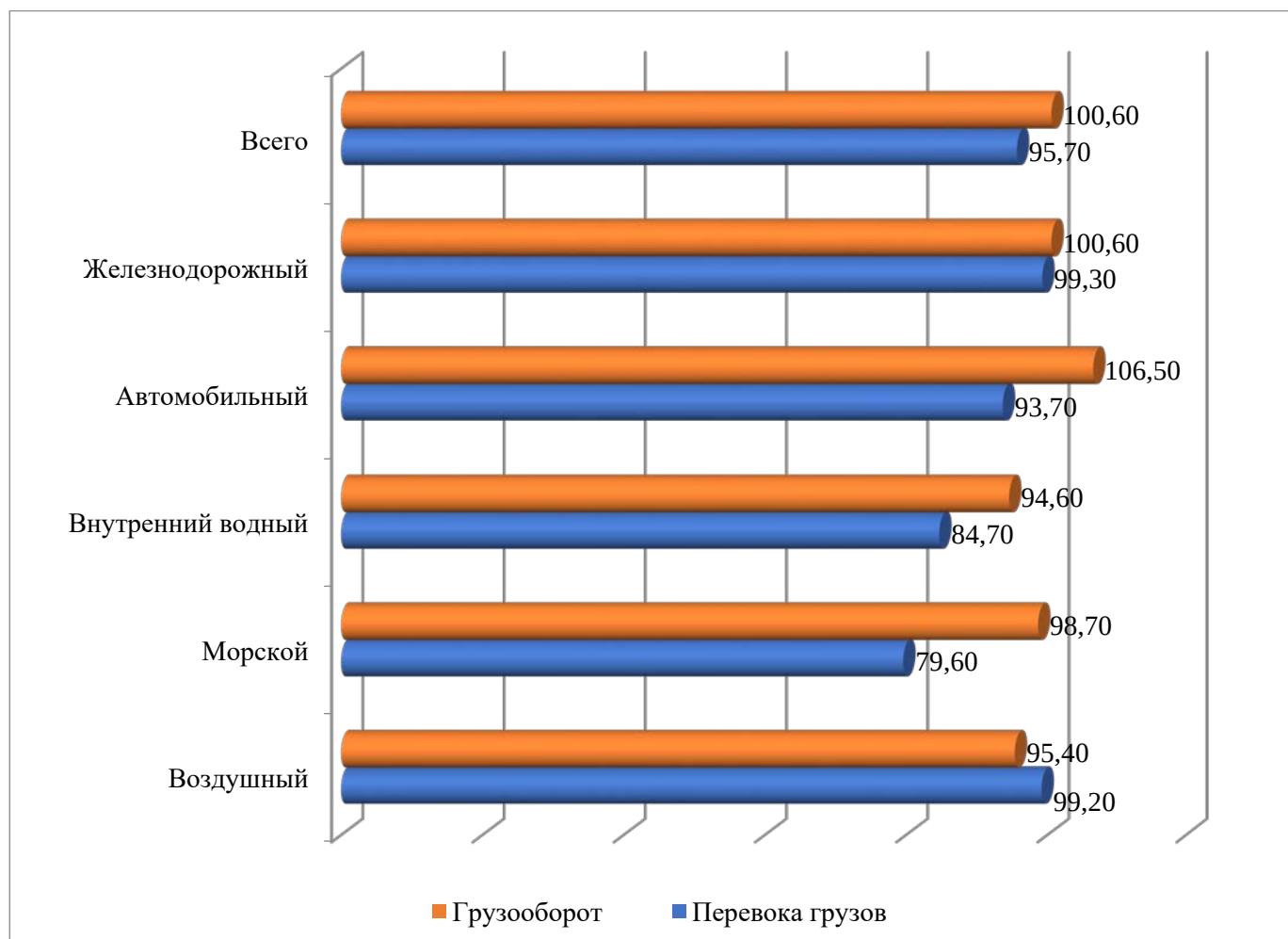


Рисунок 6 – Динамика грузооборота транспортно-логистических компаний по видам транспорта всех отраслей экономики РФ, 2024 г., % к 2023 г. [34]

Как видно по данным рисунка 6, количество перевозимых грузов по всем видам транспортных средств в процентном соотношении в 2024 г. по отношению к 2023 г. увеличивается, что говорит о положительной тенденции развития транспортно-логистических услуг.

На рисунке 7 проанализирована динамика российского рынка транспортно-логистических услуг (логистического аутсорсинга) во ВЭД за период с 2020 по 2024 гг.

Как показывают данные, представленные на рисунке 7, динамика объема рынка транспортно-логистических услуг за рассматриваемые годы имеет устойчивый характер и положительную тенденцию развития. Максимальный объем рынка перевозок грузов наблюдался в 2024 г. – около 4 500 млрд руб., минимальный объем – в 2020 г. – около 3 342 млрд руб.

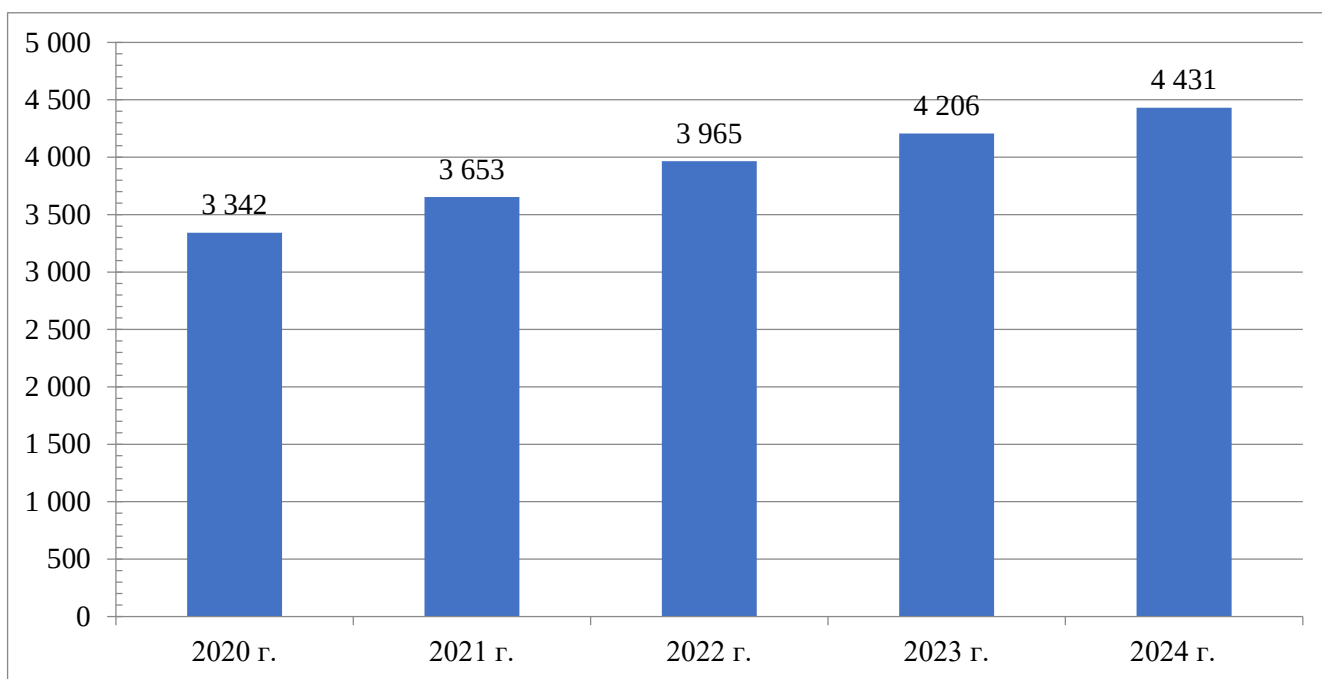


Рисунок 7 – Динамика российского рынка транспортно-логистических услуг (логистического аутсорсинга) во ВЭД, 2020–2024 гг., млрд руб. [34]

Сегодня для осуществления транспортно-логистического обеспечения ВЭД необходим широкий спектр различных элементов логистики, позволяющих эффективное обеспечение транспортно-логистических услуг.

Нормативно-правовая база, регулирующая порядок и условия транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, включает два уровня правового регулирования: международный и национальный.

К документам международного уровня относятся, прежде всего, универсальные международные акты в сфере таможенного законодательства, устанавливающие минимальные стандарты в данной сфере и рекомендации к

применению, а также нормативно – правовые акты Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

На территории Российской Федерации действует нормативный правовой акт, который устанавливает порядок перемещения товаров с территории Российской Федерации и ввозимых на остальную часть таможенной территории ЕАЭС или товаров, вывозимых с таможенной территории ЕАЭС и вывозимых на территорию Российской Федерации.

В РФ в сфере перевозок правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности осуществляется Гражданским кодексом РФ, часть 2, главы 41–42 (перевозка и транспортная экспедиция), Налоговым кодексом РФ, часть 2, ст. 157, ст. 164 (в части нулевой ставки налога на добавленную стоимость), ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации» и т. д.

При мерах нетарифного регулирования вводятся количественные и иные запреты и ограничения экономического характера. Их устанавливают международные договоры государств-членов ЕАЭС, решения Комиссии Таможенного союза и нормативные правовые акты государств-членов ЕАЭС, изданные в соответствии с международными договорами государств-членов ЕАЭС.

В ТК ЕАЭС ст. 352 п. 3 указываются критерии, которые положены в основу отнесения товаров к личному пользованию (это товары для личного пользования, которые перевозчик получил или получает по договору международной перевозки для целей фактического перемещения через таможенную границу в адрес физического или от физического лица, которое не пересекало границу. Для передачи транспортного средства должны быть обязательно накладная, коносамент или иные документы) [2].

В Соглашении «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения

таможенных операций, связанных с их выпуском» можно найти товары, не входящие в перечень и не относящиеся к товарам для личного пользования. Стоит отметить, что в данном Соглашении предусмотрено, что через таможенную границу перемещение осуществляется под контролем таможенной службы. При этом данная служба определяет по установленным критериям, какие товары относятся или не относятся к товарам личного пользования.

Все таможенные операции по отношению к товарам, которые перемещаются через таможенную границу, в совокупности представляют собой их таможенную значимость. На отдельные виды можно разделить все таможенные операции, которые совершают участники таможенных правоотношений. Они зависят от решаемых задач в процессе совершения таможенных операций [18, с. 91].

Если таможенные органы обнаружат товары, которые были незаконно перемещены через границу, а значит таможенные пошлины и налоги были не уплачены, также не были соблюдены запреты и ограничения, которые устанавливаются законодательству РФ о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, то это приводит к соответствующим мерам. Другими словами, такие товары подлежат наложению ареста либо их изъятию и помещению на временное хранение. Указанные товары для таможенных целей рассматриваются как находящиеся под таможенным контролем.

При транспортно-логистическом обеспечении внешнеэкономической деятельности таможенными органами может быть осуществлено таможенное наблюдение. Оно может быть гласным, целенаправленным, систематическим или разовым, непосредственным или опосредованным визуальным наблюдением. Должностные лица таможенных органов могут применять технические средства при наблюдении за перевозкой товаров, в том числе транспортных средств, которые находятся под таможенным контролем, совершением с ними грузовых и иных операций.

Деятельность субъектов, осуществляющих ВЭД, регулируется и контролируется таможенными органами. Например, с учетом мнения владельца таможенного склада, таможенные органы утверждает процедуру использования

таможенного режима таможенного склада в зависимости от его конструкции, ассортимента и структуры товаров, которые хранятся на складе, пропускной способности складского помещения, также других факторов, связанных с функционированием склада [43, с. 254].

В процедуре использования условий склада оговариваются:

- требования таможни к обустройству таможенного склада, помещений для таможенных органов;
- складской режим работы;
- учетные формы товаров;
- сроки и формы отчетности о хранимых товарах, которые представляются владельцем склада;
- требования и условия, связанные с функционированием склада.

Субъекты транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности – перевозчики, таможенные представители, владельцы таможенных складов, обязаны отчитываться о своей деятельности перед таможенными органами [2]. Обязанности таможенных представителей, их ответственность перед таможней прописаны в статье 144 ТК ЕАЭС.

Обязанности субъектов транспортно-логистического обеспечения не ограничиваются договором возникают ситуации о предоставлении конфиденциальной информации декларанта таможенным органам.

В России принято множество законов, ведомственных подзаконных актов, касающихся вопросов нормативно-правового регулирования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Основными нормативно-законодательными актами в данной сфере являются:

- Конституция РФ;
- Таможенный кодекс Евразийского экономического союза;
- Федеральный закон «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности»;
- Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации»;

- Федеральный закон «О мерах по защите экономических интересов Российской Федерации при осуществлении внешней торговли товарами»;
- Распоряжение Правительства РФ «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 г.»;
- Решение Совета Евразийской экономической комиссии «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» и т. д.

В современной действительности транспортно-логистическое обслуживание является важнейшим условием доведения производимых товаров до потребителей. Ни одна сфера деятельности, будь то сфера оказания услуг, производственная сфера, или сфера ВЭД не могут обходиться без применения транспортной логистики, которая объединяет производителей и потребителей. От того, насколько оптимально ведется транспортно-логистическое обеспечение ВЭД под условия деятельности организации зависят такие показатели, эффективность, прибыльность, устойчивость развития, объем экспорта и импорта.

При этом следует сказать, что нормативно-правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности должно быть четко регламентировано и позволяло обеспечить эффективное взаимодействие всех участников ВЭД.

Глава 2 Анализ современной системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

2.1 Анализ развития транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

Рынок транспортно-логистических услуг и внешнеэкономической деятельности России претерпевает большие изменения и трансформацию. На проблемы, которые были накоплены в период пандемии, наложились санкции, введенные в отношении России.

С российского логистического рынка из-за введенных санкций ушли многие международные перевозчики, перестали оказывать работы и услуги мировые курьерские компании. При перемещении грузопотоков из России возникли большие проблемы, которые привели к перестройке транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, к доставке всех товаров. Воздушные рейсы из стран Европы и стран Юго-Восточной Азии были полностью отменены, их заменили на авиарейсы со стыковками в других хабах, например, Дубай и Стамбул.

На контейнерном рынке возникли совершенно новые игроки, осваиваются новые логистические маршруты транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности через Благовещенск в Китай.

В современных условиях транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности динамично развивается, отвечает за перемещение товаров из различных пунктов самым оптимальным маршрутом с минимальными затратами на перевозку. Сегодня на рынке логистических услуг высокий уровень конкуренции, поэтому транспортировка и оптимальное перемещение грузов имеет особо важное значение [39, с. 144].

В международной торговле имеет место нестабильности, сложная мировая ситуация, нестабильные цены на газ и сырьевые ресурсы оказывают разное влияние на разные сферы экономики.

С помощью транспортно-логистического обеспечения решается множество задач, это такие задачи, как:

- составление наиболее оптимального маршрута;
- контроль перемещаемых товаров;
- выбор видов транспортных средств;
- выбор перевозчика;
- анализ основных характеристик товара;
- учет расхода топливных ресурсов;
- определение транспортно-логистического обеспечения;
- планировка доставки товара;
- оформление сопроводительных документов перевозки товаров;
- погрузка и разгрузка грузов;
- информационное сопровождение;
- оптимизация процесса транспортировки товаров.

Статистика перевозок (грузооборот и перевозка грузов) по видам транспорта в Российской Федерации за 4 квартал 2024 г. рассмотрена в таблице 1.

Таблица 1 – Статистика перевозок (грузооборот и перевозка грузов) по видам транспорта в Российской Федерации за 4 квартал 2024 г. [34]

Вид транспорта	Грузооборот, млрд т/км	Перевозки, млн т
Железнодорожный	192,1	103,6
Автомобильный	21,6	474,2
Морской	4,5	1,6
Внутренний водный	7,7	16,8
Воздушный (транспортная авиация)	0,5	0,09
Трубопроводный	194,9	82,4
Итого	421,5	679,2

Анализ данных таблицы 1 показывает, что за 4 квартал 2024 г. наибольшие перевозки грузов осуществлялись автомобильным транспортом, в среднем 474,2 млн т, при этом грузооборот составил 21,6 млрд т/км.

Второе место по перевозке грузов принадлежит железнодорожному транспорту – 103,6 млн т с грузооборотом 192,1 млрд т/км.

Незначительные перевозки грузов в современной России осуществляются воздушным транспортом, около 0,09 млн т.

На рисунке 8 представлен анализ объема транспортно-логистических перевозок грузов за 2020–2024 гг. в России и прогноз в 2025 г.

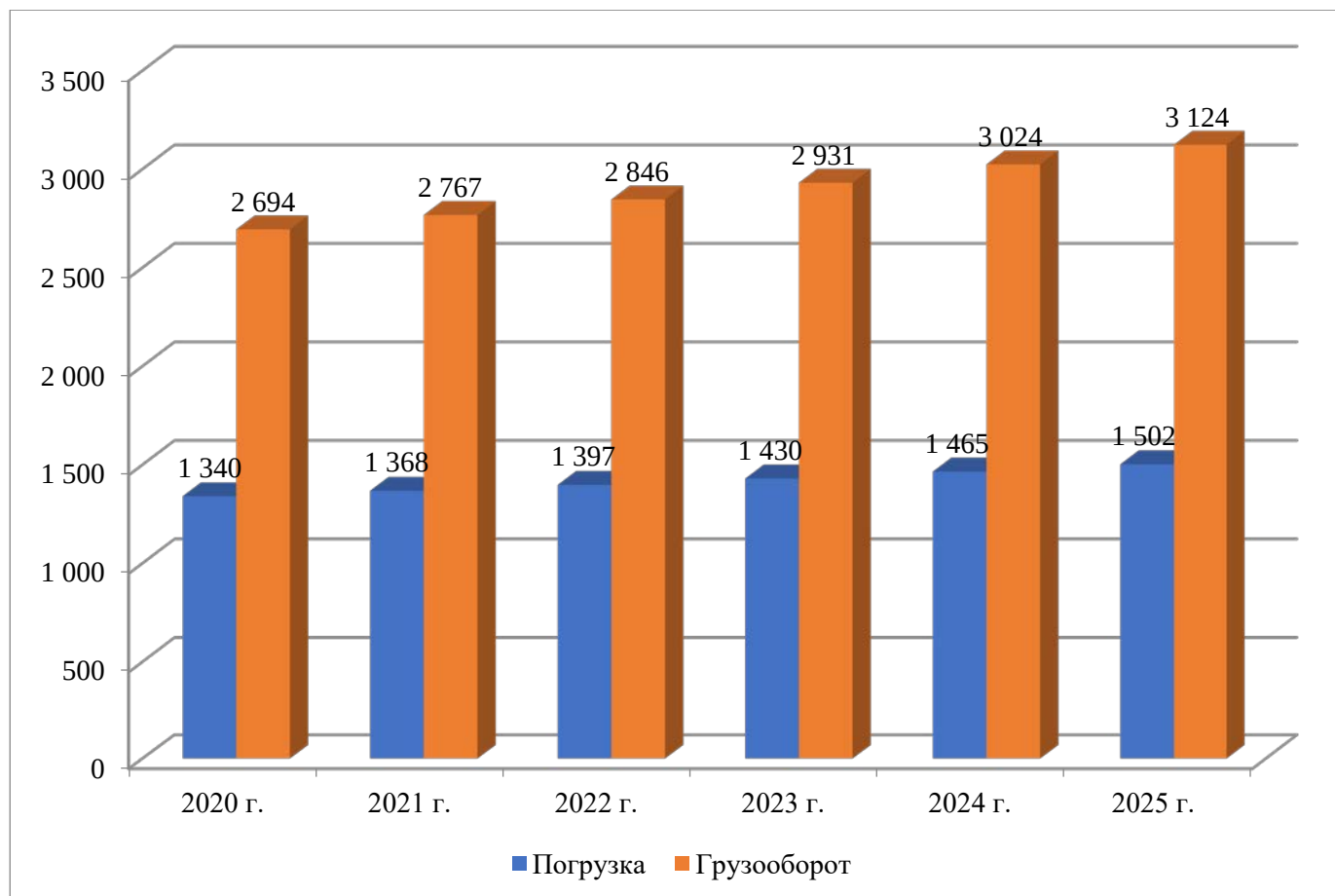


Рисунок 8 – Анализ объема транспортно-логистических перевозок грузов за 2020–2024 гг. в России и прогноз в 2025 г., млрд руб. [34]

Как показывают данные, представленные на рисунке 8, динамика грузооборота за рассматриваемый период имеет тенденцию к увеличению, так если объем грузоперевозок в 2020 г. составлял 2 693,9 млрд руб., то к 2024 г. он увеличился до 3 023,7 млрд руб., что составляет более 25 %.

В 2025 г. прогнозируется дальнейшее увеличение грузооборота до 3 123,7 млрд руб.

На рисунке 9 представлен международный рынок транспортно-логистических услуг (ТЛУ) грузоперевозок во внешнеэкономической деятельности.

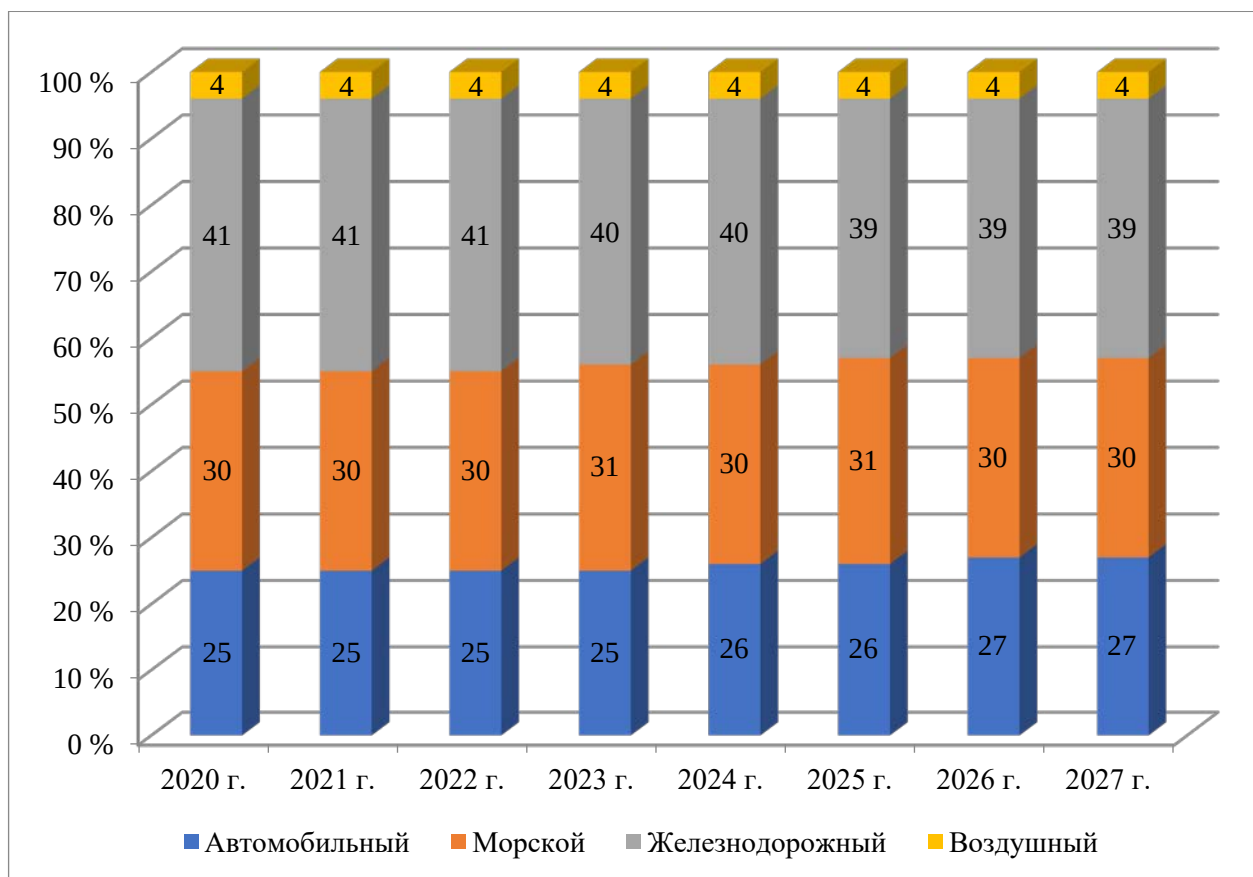


Рисунок 9 – Анализ международного рынка транспортно-логистических услуг автомобильных грузоперевозок за 2020–2024 гг., прогноз 2025–2027 гг. [34]

Как видно по данным рисунка 9 на международном рынке транспортно-логистических услуг (ТЛУ) грузоперевозок во внешнеэкономической деятельности преобладают железнодорожные грузоперевозки, на их долю приходится в среднем 40 % всех перевозимых грузов.

На втором месте находятся грузоперевозки, осуществляемые морским транспортом, в среднем они составляют 30–31 %. На долю грузов, перевозимых автомобильным транспортом, приходится 25–27 % в среднем.

Наименьшая доля перевозки грузов приходится на воздушный транспорт – не более 4 %.

В 2022–2024 гг. Правительством Пензенской области в условиях новой геополитической реальности продолжена работа по выстраиванию международного межрегионального сотрудничества. Ведется активное развитие внешнеэкономической деятельности Пензенских предприятий в рамках стран СНГ и ЕАЭС.

Продукция пензенских производителей экспортируется в среднем в 90 стран мира. Крупнейшими партнёрами Пензенской области при экспорте товаров являются Республика Беларусь, Республика Казахстан, Республика Азербайджан, Китайская Народная Республика, Республика Узбекистан, Республика Таджикистан и другие страны [34].

По сравнению с 2023 г. объём экспортной продукции по итогам 2024 г. увеличился в среднем на 5 %. Такая же тенденция планируется в нынешнем 2025 г.

Объём экспорта товаров Пензенской области в 2024 г. составил 12 521,9 млн руб. Структура экспорта продукции пензенских производителей следующая:

- Китай (11,4 %);
- Киргизия (4,2 %);
- Азербайджан (4,1 %);
- Казахстан (22,6 %);
- Беларусь (15,2 %);
- Бенин (5,8 %);
- Узбекистан (5,4 %);
- ОАЭ (3,2 %);
- Бельгия (2,6 %);
- Таджикистан (2,5 %);
- Монголия (2,2 %);
- Армения (1,4 %);
- Конго (1,1 %).

В экспортной продукции Пензенской области преобладают:

- древесина и целлюлозно-бумажные изделия;
- машины, оборудование и транспортные средства;
- продовольственные товары и сырье;
- продукция химической промышленности;
- металлы и изделия из них;
- изделия из стекла;
- прочая продукция.

На рисунке 10 рассмотрена структура экспортируемых товаров Пензенской области в 2024 г.

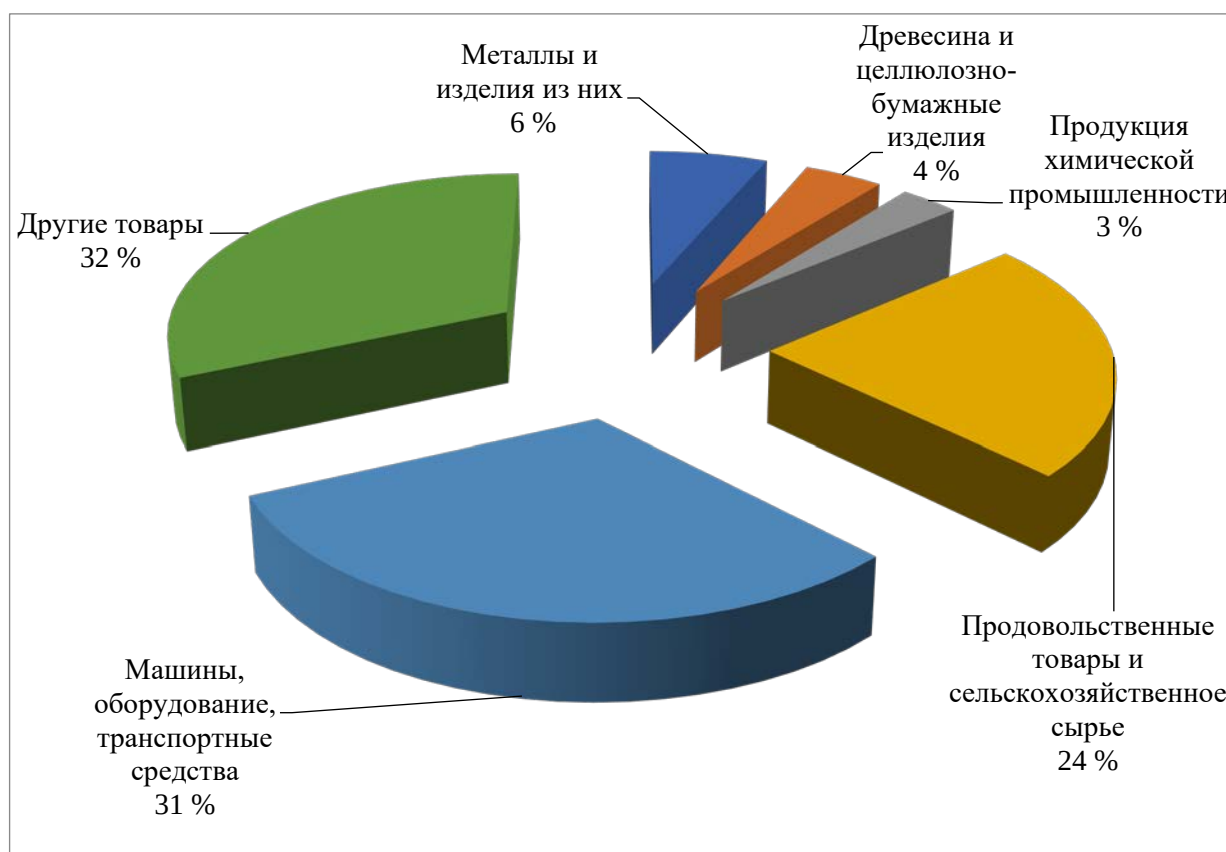


Рисунок 10 – Основные экспортируемые товары Пензенской области, 2024 г. [36]

Как видно из рисунка 10 наибольшую долю экспортных товаров составляют машины, оборудование и транспортные средства, наименьшую продукция химической промышленности – 3 %.

Лидерами по стоимости вывозимых товаров стали «SV-Мебель», ПАО «Биосинтез», ООО «Маяк-Техноцелл», ООО «Фирма Унитрон», ПАО «Пензмаш».

Пензенская область обеспечена собственным продовольствием по основным видам продукции более 85 %, что является порогом продовольственной независимости.

Продолжается работа по укреплению интеграционных связей с Беларусью. Правительство Пензенской области укрепляет межрегиональное сотрудничество на пространствах ШОС, наращивает взаимовыгодное взаимодействие с регионами Таджикистана и Узбекистана.

Импорт Пензенской области включает продукцию машиностроения, текстильные изделия, химические вещества, а также строительные материалы и продукты питания [36].

Ключевые страны-партнеры по импорту – Китай (*CN*), Турция (*TR*), Южная Корея (*KR*), Казахстан (*KZ*), Индия (*IN*) и Беларусь (*BY*). Разнообразие товаров из этих стран позволяет региону удовлетворять потребности промышленных предприятий и потребительского сектора, поддерживая высокие стандарты качества на рынке.

В 2024 г. объём импорта в Пензенскую область снизился на 24 %. В 2024 г. структура импорта региона включала следующие группы товаров (в процентах):

- машины и транспорт – 53,8 %;
- продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё – 12,9 %;
- продукция химической промышленности – 12,6 %;
- металлы и изделия из них – 10,5 %;
- древесина и целлюлозно-бумажные изделия – 6,3 %;
- прочие товары – 3,9 %.

Структура перевезенных грузов по видам транспорта в Пензенской области за 2024 г. представлена на рисунке 11.

По данным рисунка 11 видно, что структура транспортно-логистических потоков Пензенской области в целом соответствует структуре, присущей России, а именно, первое место принадлежит автомобильному транспорту – 77 %. Доля

перевозимых грузов железнодорожным видом транспорта составляет в среднем 13 %, воздушным – 5 % и трубопроводным – 5 %.

Современные пензенские предприятия находят новые пути и возможности для бизнес условий, разрабатывают эффективные бизнес-проекты, постоянно стремятся к совершенствованию. Основными операциями ВЭД пензенских предприятий является экспорт производимых товаров и оборудования в страны ближнего и дальнего зарубежья [35].

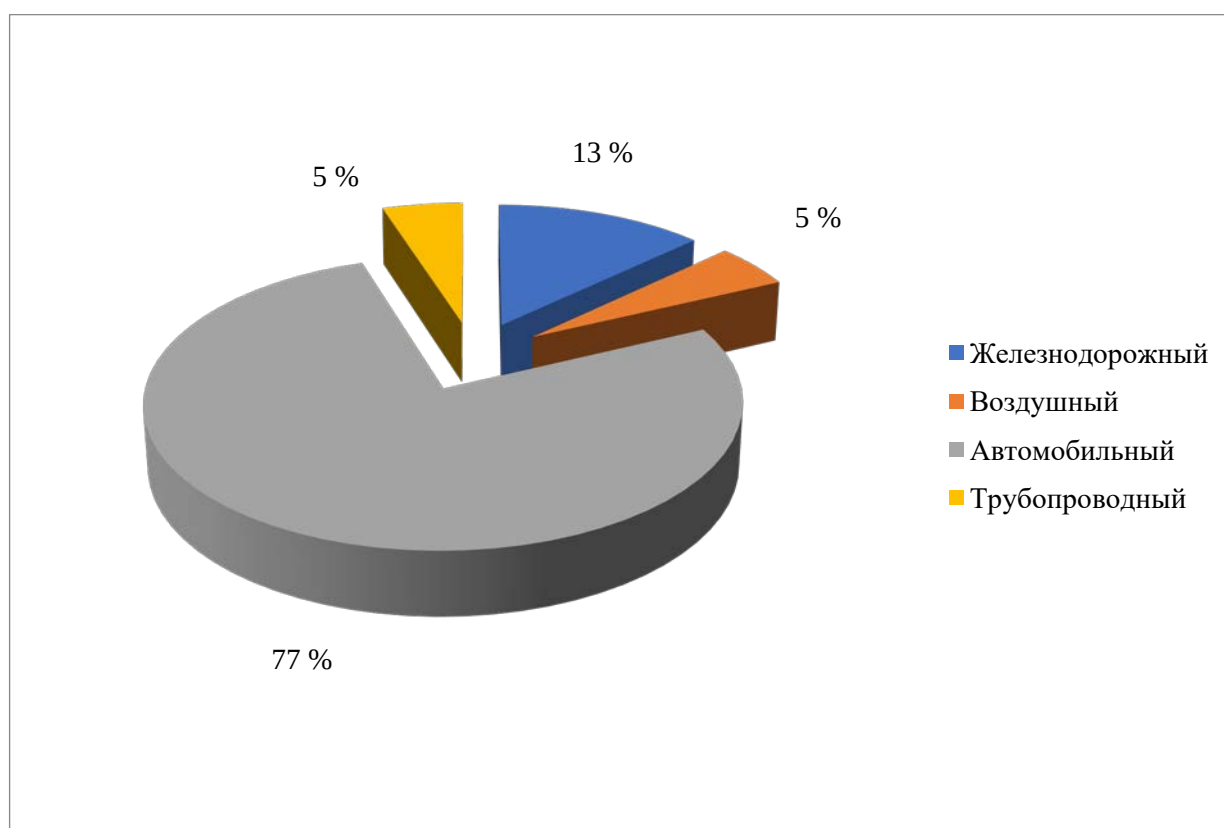


Рисунок 11 – Грузоперевозки по видам транспорта
в Пензенской области, 2024 г. [35]

Транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности во многом зависит от таких факторов, как транспортные средства, маршрут перевозки грузов, работа транспортного цеха, посреднические услуги и др.

Транспортно-логистическое обеспечение призвано оптимально организовать перевозки товаров с минимальными транспортными издержками, представляющими собой логистические издержки [43, с. 254].

Отдел по перевозкам входит в транспортно-логистическое обеспечение ВЭД и осуществляет:

- доставку, перегрузку и хранение товаров, выполнение работ, связанных с доставкой в установленные сроки, согласно договорных обязательств, при условии что товары в полной сохранности;
- контроль участников перевозки товаров, их взаимодействие;
- разработка наикратчайших маршрутов перевозки товаров с учетом требований;
- оказание транспортных и иных услуг по перевозке и доставке товара;
- фрахтование транспортных средств;
- контроль маркировки товаров, наличие пломб, оттисков на контейнерах или емкостях для хранения;
- контроль наличия качественной упаковки;
- контроль за погрузочно-разгрузочными работами;
- контроль соблюдения сроков хранения товаров;
- соблюдение условий договоров осуществления транспортно-логистического обслуживания;
- оформление сопроводительных документов на маршруте;
- оформление документов по страхованию, а также необходимой коммерческой документации.

Соблюдение вышеперечисленных условий является задачей непростой, тем более нормативная база в данной сфере подвергается частым изменениям и корректировкам, порой встречаются определенные сложности и недопущения [31, с. 438].

Относительно новой нишей рынка транспортно-логистического обеспечения ВЭД является аутсорсинг таможенного оформления.

Российский рынок транспортно-логистического обеспечения ВЭД с новой нишей аутсорсинга таможенного оформления обоснован на рисунке 12.

Аутсорсинг внешнеэкономической деятельности, это услуга сторонней логистической компании, которая осуществляет зарубежные закупки для заказчика.

В целом следует, что к задачам, которые решает аутсорсинг ВЭД относятся такие задачи как:

- исследование рыночных процессов, подбор поставщиков, проведение переговоров; составление и подписание договоров;
- отслеживание производства товара у поставщика;
- оплата товара и валютный контроль;
- международная перевозка груза с оформлением страховки;
- подготовка необходимой документации, в том числе для таможенного декларирования;
- прохождение таможенных процедур;
- работа с налоговыми и таможенными органами;
- предоставление отчётности и т. д.

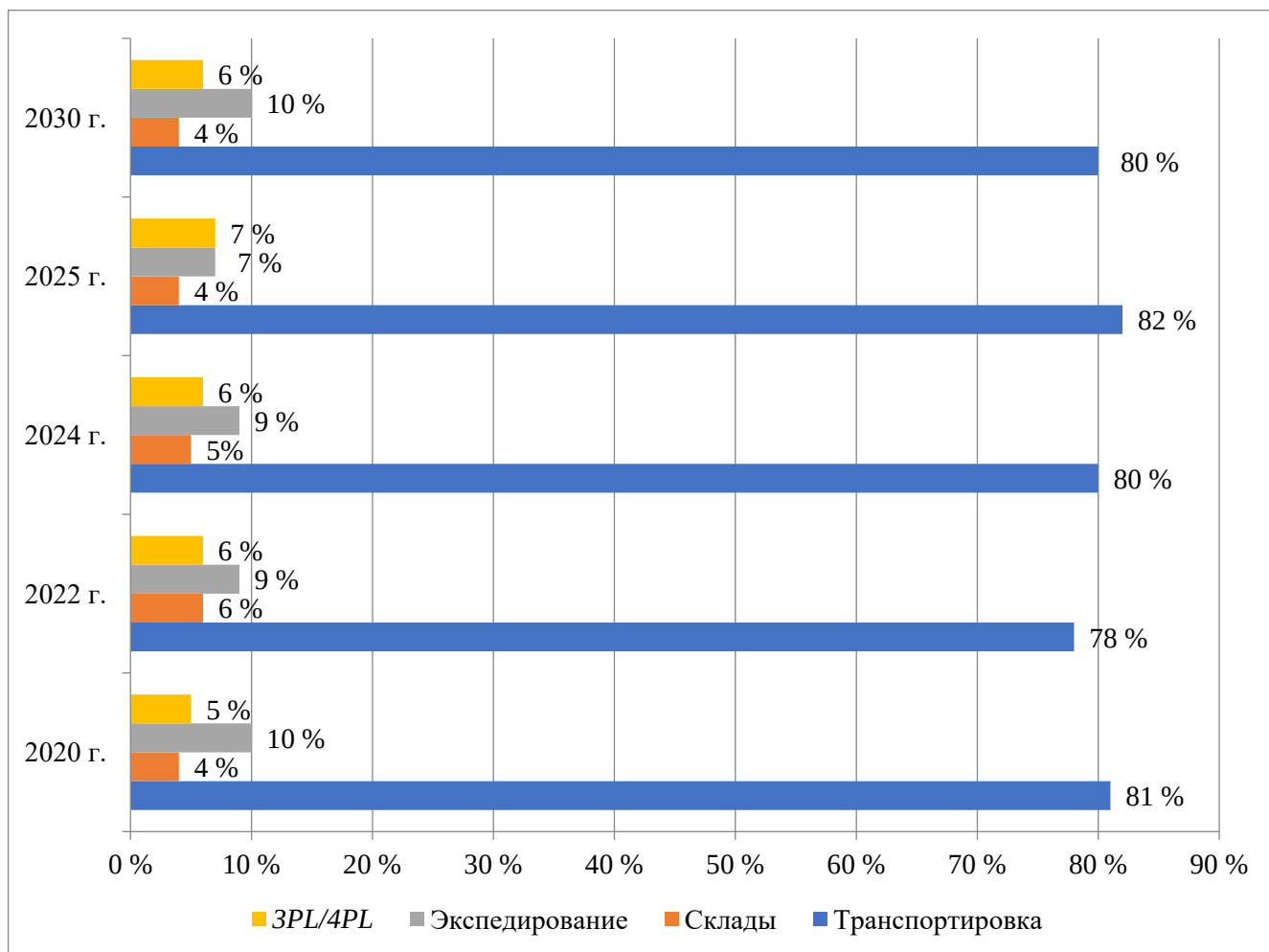


Рисунок 12 – Рынок России транспортно-логистического

Таким образом, исходя из того, что правовые условия в сфере аутсорсинга внешнеэкономической деятельности часто претерпевают изменения и доработки, встречаются сложности и недопущения, их соблюдение является непростой задачей, которую необходимо грамотно решить в целях эффективного транспортно-логистического обеспечения ВЭД.

2.2 Проблемы осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

Внешеэкономическая деятельность хозяйствующих субъектов связана не только с производством товаров, работ и услуг, но и с заключением контрактов с иностранными предприятиями в отношении операций по импорту или экспорту. Данный вид деятельности предприятия имеет важное значение не только для самого предприятия, но и в целом для всей экономики страны, так как является одним из показателей его устойчивости и конкурентоспособности.

Предприятие, занимаясь внешнеэкономической деятельностью сталкивается с серьезными затратами, связанными с транспортировкой производимых товаров, с проблемами осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. В современных условиях, из-за санкций, которые объявлены европейскими странами, маршруты перевозок товаров значительно усложнились, возникла необходимость в поиске новых маршрутов, в оптимизации транспортно-логистического обеспечения ВЭД. Выбор логистики перевозок товаров позволяет оптимизировать маршрут, тем самым значительно уменьшить издержки и на трансфер, и на промежуточное хранение [30, с. 73].

Оптимальное осуществление транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности позволяет:

- оптимизировать транспортные перемещения;
- эффективно управлять запасами;

- оптимизировать затраты и себестоимость;
- перевозить определенные объемы грузов.

Грамотное осуществление транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности требует высокой степени квалификации сотрудников, осуществляющих логистическую деятельность, снижения ошибочных ситуаций в логистическом процессе, избежания финансовых потерь.

Осуществлением транспортно-логистического обеспечения занимается логист. Работа специалиста-логиста в современных условиях высоких цифровых технологий требует высокой компетенции, возможности разрешения проблем в странах-участницах торговых взаимоотношений.

Также логист высокой квалификации должен обладать знанием иностранных языков и законодательства страны-партнера.

Главной задачей логиста является оптимизация всех этапов, связанных с перемещением товаров через границу.

В эти этапы входит не только управление процессом доставки товаров, но и организация складского хранения, подготовка документов для таможенного оформления, контроль качества товаров, учёт и анализ данных о поступлении и отгрузке товаров и т. д. [25, с. 52].

Для осуществления транспортно-логистического обеспечения ВЭД очень часто многие российские организации применяют услуги, которые могут оказать транспортно-логистические компании.

В таблице 2 приведен стандартный алгоритм организации транспортно-логистического процесса с применением услуг транспортно-логистической компании.

При осуществлении транспортно-логистического обеспечения ВЭД важным фактором является оптимальное установление цены товара, который во многом отличается от факторов ценообразования на товары на внутреннем рынке. Цена товара во многом зависит от номенклатуры, от стоимости услуг по проведению внешнеторговых операций, от требований, которые предъявляются производителю

и особенностей производственного процесса, а также от организации транспортно-логистических услуг [24, с. 26].

Таблица 2 – Организация макрологистического процесса с использованием услуг транспортно-логистической компании [составлено автором]

Субъект	Взаимодействие субъекта	Цель взаимодействия
Субъект	Запрос покупателя на товар иностранного продавца (номенклатура, цена, срок поставки и т.д.), проведение переговоров	Назначение цены на товары
Субъект	Переговоры покупателя с «транспортно-логистической компанией, определение стоимости услуг по поставке товара	Определение стоимости услуг, заключение контракта
Субъект	Согласование условий отгрузки	Заключение контракта, выставление счета на товар
Субъект	Отплата счета, сумма которого складывается из стоимости услуг по проведению экспортно-импортных операций	Финансовое обеспечение контракта
Таможенные органы, транспортно-логистическая компания	Осуществление таможенных операций	Исполнение требований таможенных органов
Покупатель, транспортно-логистическая компания	Поставка в адрес покупателя товара, прошедшего процедуру таможенного контроля	

Внешнеэкономическая цена в отличии от внутренних рыночных цен должна включать такие параметры, как:

- соответствие высокому качеству товара;
- цена на транспортировку;
- издержки на страхование и хранение;
- таможенные платежи и пошлина;
- другие издержки.

Экспортная цена товара рассчитывается:

- в зависимости от производственных затрат;
- в зависимости от спроса;
- на основе цен конкурентов.

Как показал анализ, на многих российских предприятиях транспортно-логистические процессы осуществляются через аутсорсинг, это обусловлено, прежде всего, большим числом контрагентов, которые закупают товары российских предприятий небольшими партиями [32, с. 164].

В масштабах нашей страны организация транспортно-логистических процессов во внешнеэкономической деятельности имеет достаточно высокий уровень эффективности, однако нами были выявлены некоторые проблемы в данной сфере обеспечения ВЭД, они рассмотрены на рисунке 13.

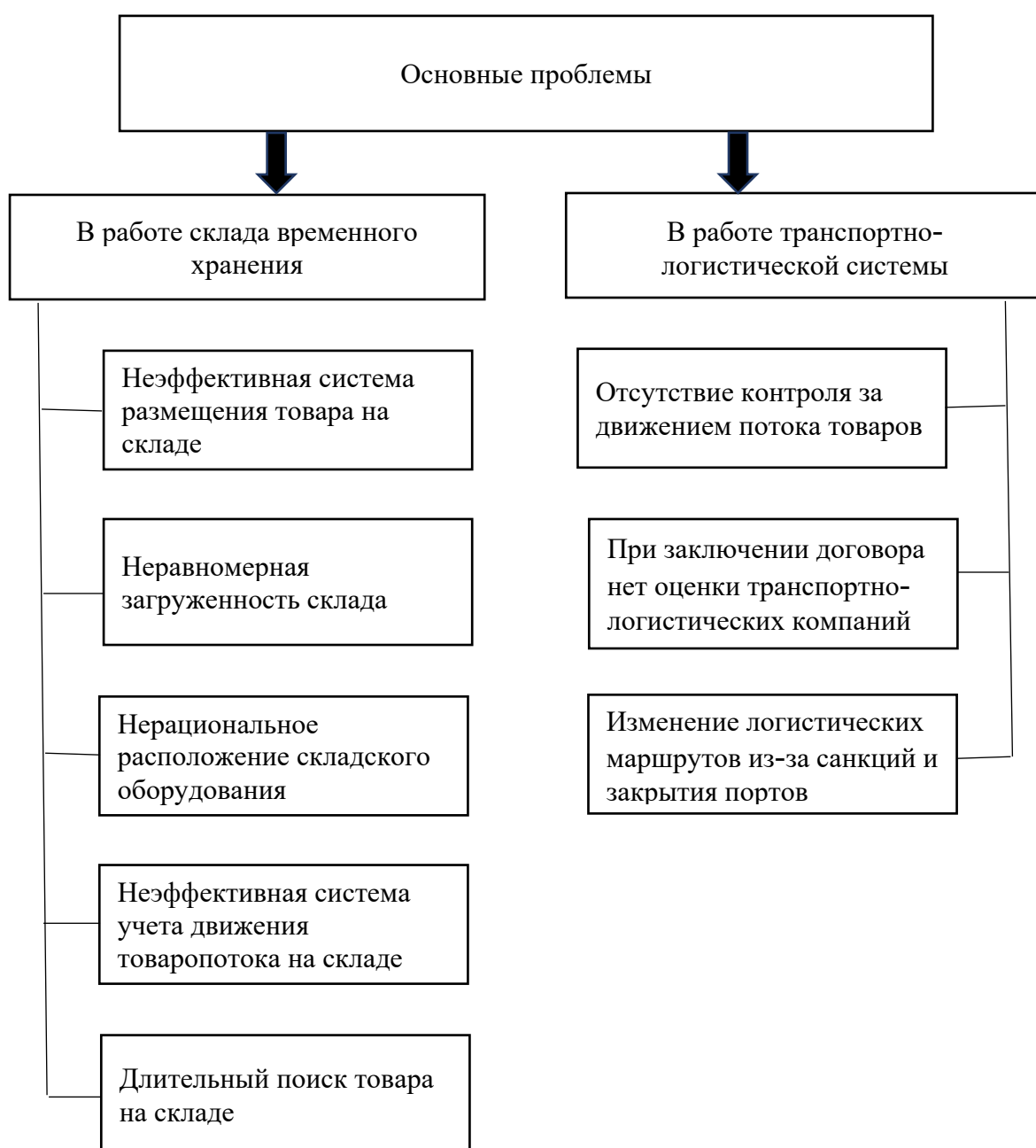


Рисунок 13 – Проблемы транспортно-логистического обеспечения
внешнеэкономической деятельности [составлено автором]

Таким образом, как видно по данным рисунка 13, проблемы, существующие в транспортно-логистическом обеспечении внешнеэкономической деятельности в современных условиях сложных, внешнеполитических условий в общем виде подразделяются на инфраструктурные и институциональные.

К инфраструктурным проблемам следует отнести такие факторы как относительно невысокий уровень функционирования транспортно-логистического рынка стран ЕАЭС, неэффективность и недоразвитость с точки зрения цифровых решений существующей складской, таможенной, транспортной, управленческой инфраструктуры, неконкурентоспособность транспортно-логистического комплекса стран ЕАЭС с международной логистикой перевозок товаропотоков и т. п.

Глава 3 Совершенствование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности в условиях ЕАЭС

3.1 Направления совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

Современный рынок транспортно-логистического обеспечения ВЭД России является закрытым рынком. Емкость рынка в сравнении с аналогичными зарубежными рынками небольшая это связано с особенностями, присущими российскому бизнесу и также с тем, что данный рынок образовался совсем недавно.

Российские международные грузоперевозки претерпевают снижение уровня импортного товаропотока, изменение его структуры и географии грузоперевозок, усложнение маршрутов и условий поставок. Во многих российских организациях имеется значительный резерв увеличения прибыли за счет оптимального управления себестоимостью производимых товаров и затратами. Однако для российских экспедиторов характерна относительно низкая производительность и задействование большого количества сотрудников [20, с. 18].

Эффективная работа пропускных пунктов на таможенной границе стран-членов ЕАЭС возможна при постановке четких транспортно-логистических и таможенных задач, механизм которых точно не установлен.

Например, перевод трансграничного перемещения товаров на электронное оформление позволит уменьшить временной интервал на проведение таможенных процедур в среднем на 30–35 %, что в итоге приведёт к снижению сроков доставки товаров и оптимизации транспортно-логистической процедуры.

В результате выше проведенного анализа организации перевозки товаров на предприятиях Пензенской области были выделены проблемы в осуществлении логистических процессов:

- трудности привлечения клиентов-заказчиков из-за относительно высоких цен;

- относительно длительное время по оформлению страховых документов, так как специалисту по перевозкам необходимо согласовывать множество вопросов, касающиеся клиента, страхового агента, клиентского менеджера и т. д, тратится большое количество времени для согласования сделки;

- несвоевременность предоставления документов контрагентами, что приводит к нарушению сроков, неверности сведений, содержащихся в них, несвоевременность оплаты таможенных сборов, что приводит к снижению качества выполнения услуг;

- проблемы таможенного оформления, которые связаны с работой операторов, с изменением таможенных тарифов, правил пропуска на таможенных границах, изменения процедур оформления.

В контексте исследуемой проблемы, в целях их устранения, необходимо:

- оптимизация работы транспортно-логистической службы, которая задает условия перевозочного процесса. Транспортно-логистическая служба получает заявки, планирует эффективные маршруты, согласует время доставки, передает четкие задания в эксплуатационную службу, следит за качеством выполнения этих заданий в процессе перевозки;

- внедрение учетной информационной системы;

- организация и планирование закупок на предприятии всегда осуществляется поэтапно:

- сбор информации;
- анализ потребностей и возможностей поставщика и потребителя;
- выбор стратегии и метода закупки;
- принятие решений, связанных с товаропотоками;
- контроль за перемещением товаров;
- анализ выполнения плана;
- корректировка.

Одним из важных условий бизнес деятельности любой организации является система товародвижения производимой продукции, ее исследование является одной

из приоритетных задач наряду параллельно связанной методикой выхода товаропроизводителей на международные рынки [20, с. 45].

На основании предложенных рекомендаций нами выявлены перспективы совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности РФ.

В современной действительности во многих случаях, коммерческий транспорт является главным ключевым фактором, обеспечивающим эффективность товародвижения на предприятие.

Для осуществления эффективного товародвижения в организации, необходимым условием является структура автопарка, которая должна соответствовать потребностям бизнеса. Следует находить различные варианты, которые ранжируются и выбираются оптимальные с наименьшими затратами.

Стратегическое планирование является одним из действенных способов «прояснения» внутренних и внешних факторов деятельности, может выявить альтернативные условия с разработкой оптимальной инвестиционной политики.

Автотранспортная перевозка является одним из основных составляющих мультимодальной перевозки. При этом сбой сроков в результате возникновения форсмажорных условий может привести к потере клиентов, к непредвиденным операционным затратам [25, с. 55].

Для устранения этих ситуаций, необходима грамотная диспетчеризация логистическо-транспортной деятельности, оптимизация грузоперевозок, исследование инструментов деятельности логистической службы организации и т. д.

В связи с этим, предложены основные направления совершенствования транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. Исходя из выше сказанного, транспортно-логистическая сфера деятельности развивается всегда и везде, однако тренды развития с течением времени могут изменяться. В современной действительности в данной сфере следует выделить пять трендов развития.

Первый тренд – экологичные способы доставки. В его основе лежит то, что во всем мире растет количество организаций, которые хотят снизить «углеродный след»

от своей деятельности, при этом используют биоразлагаемую упаковку товаров, электромобили, электрические самолеты и т. д., чтобы как можно больше снизить выбросы в атмосферу и окружающую среду. Все это не влияет на качество и скорость доставки товаров, но положительно сказывается на репутации транспортных компаний.

Второй тренд – предоставление комплексных услуг от логистических компаний – *5PL*–логистика, представляет собой современную систему обслуживания, где имеются возможности глобального информационно-технологического пространства. *5PL* провайдеры, это агрегаторы, реализующие цепочку доставки товаров с использованием Интернет-технологий, где имеются возможности выбора и способа доставки, и определенного тарифа. Это инновационный *IT*-продукт, который поможет оптимально указать маршруты доставки грузов, это технология будущего. Так, в странах Евросоюза выделяются значительные финансовые ресурсы в создание единого логистического пространства [26, с. 54].

Третий тренд – использование мобильных роботов (*AMR*) в складских помещениях. Мобильные роботы применяются для планировки маршрутов в режиме реального времени, они анализируют использование пространства, легко обходят препятствия на маршруте, они очень актуальны, легко настраиваются. При правильной настройке роботы гарантируют, что на территории склада все товары переместятся из пункта А в пункт Б в наикратчайшие сроки, при этом столкновения и «заторы» полностью исключены.

Четвертый тренд – ускорение доставки на «Последней миле». В логистических операциях «последней милей» называется конечный этап доставки заказа до получателя. Любая современная организация максимум усилий выполняет для того, чтобы оптимизировать завершающий этап. Растет спрос со стороны потребителей на быструю доставку товара «день в день». Клиенты готовы больше заплатить, чтобы получить заказ как можно быстрее. В связи с этим организации сегодня уделяют большое внимание ускорению доставки на «последней миле».

Пятый тренд – искусственный интеллект получил широкое распространение в прогнозировании спроса, оптимизации транспортно-логистических маршрутов, оптимизации складского помещения, управлении запасами и т. д.

Как показывают проведенные исследования, 70 % российских логистических компаний считают использование искусственного интеллекта важнейшим условием для реализации бизнеса.

В целом следует сделать вывод о том, что качественные и быстрые перевозки товаров являются актуальными во все времена. В связи с этим, развитие и совершенствование транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности является важным фактором и, современные организации, которые активно применяют цифровые технологии, искусственный интеллект всегда будут в выигрыше.

3.2 Оптимизация транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности

Оптимизацией транспортно-логистического обеспечения ВЭД является процесс совершенствования логистики и процессов с целью снижения финансовых, временных, транспортных и других затрат, достижения максимальной эффективности деятельности организации. В понятие способов оптимизации транспортно-логистического обеспечения входят наилучшие способы управления поставками, хранением и транспортировкой товаров, для достижения баланса между уровнем экономии ресурсов и уровнем обслуживания.

Оптимизация транспортно-логистического обеспечения создает условия для эффективной работы предприятия. Стратегии транспортно-логистического обеспечения современных организаций, такие как мультиканальная логистика, особое внимание уделяют потребителям, их требованиям. Стратегии учитывают все условия, например, доступ к каким товарам и услугам могут иметь потребители в удобное для них время. Чтобы удовлетворить потребности клиентов требуется оперативность и гибкость в управлении логистическими процессами [32, с. 194].

Применение цифровых технологий, искусственного интеллекта, блокчейн-платформы повышают достоверность, прозрачность и безопасность транспортно-логистического обеспечения. Для анализа данных и оптимизации логистических процессов важное значение отводится применению искусственного интеллекта. Технология блокчейн обеспечивает неизменность истории транзакций и безопасность информационных ресурсов.

Важным условием ведения современного бизнеса является оптимизация складских логистических процессов, которая позволяет повысить конкурентоспособность производства товаров и услуг, быстро адаптироваться к изменяющимся рыночным условиям, повысить качество обслуживания потребителей товаров и укрепить репутацию. Данный процесс непрерывный и динамичный, с одной стороны, требующий анализа, корректировки, адаптации, инновационных решений, инвестирования, а с другой стороны, открывает возможности для развития и роста логистического бизнеса [43, с. 204].

В целях повышения эффективности управления товаропотоками на складах временного хранения следует приобрести программный продукт, в частности, интегрированную систему управления таможенным складом. Программа управления товаропотоками имеет широкие возможности такие как:

- получение всей информации о состоянии склада и возможность управления складскими запасами в режиме реального времени;
- разработка оптимальных планов загрузки склада, учет и анализ загруженных мощностей и товарооборота, контроль складских запасов, а также оптимальное использование всех ресурсов склада – трудовых, материальных, временных, финансовых.

Для оптимизации управления складскими запасами можно использовать разные информационные системы, все их можно объединить в три группы (данные консалтинговой группы *ESYNC*):

- системы начального уровня, к ним следует отнести системы, в которых ограниченный набор функций, минимальные возможности для обработки

небольших объемов информации, а также средства настройки с относительно небольшими возможностями;

- системы среднего уровня, под ними подразумеваются системы с ограниченным набором базовых функций, но имеющими гораздо расширенные возможности по объему обрабатываемой информации и по настройке самой информационной системы;

- третий уровень, это комплексные системы и полнофункциональные системы со значительными возможностями, модификациями под требования и заказы конкретных заказчиков, а также под специфику определенного склада.

Проанализирован современный рынок информационных технологий, с учетом мнений многих организаций, в качестве оптимальной комплексной системы управления складскими запасами можно предложить систему *Warehouse Management System (WMS)*. Предложенная система по своему функционалу соответствует всем условиям функционирования современного склада, поддержка бизнес-процессов происходит в режиме реального времени. Основные логистические бизнес-процессы на складе представлены на рисунке 14.



Рисунок 14 – Основные складские логистические бизнес-процессы, реализованные в WMS [33, с. 436]

Современные компьютерные системы управления складскими запасами могут обрабатывать большие объемы данных, способны поддерживать работу сотен пользователей одновременно, самой оптимальной системой управления является комплексная система.

В функционале WMS системы имеются дополнительные возможности, которые позволяют использовать различные функции, которые рассмотрены на рисунке 15.



Рисунок 15 – Дополнительные функции, реализуемые системой WMS
[составлено автором]

Преимущества внедрения системы управления складским хозяйством WMS следующие:

- подробная информация о товаре на складе, благодаря чему осуществляется быстрая, качественная и правильная обработка товарной группы;
- режим работы склада в режиме «реального» времени, можно оперативно определить какой товар и в каком объеме на складе;
- оптимизация «пустых» складских товаромест;
- оперативное получение отчетности о показателях работы склада;
- повышение качества и достоверности учета складских операций (до 100 %);
- рост производительность труда (на 30 %);
- мониторинг за перемещениями товара, за сохранением его упаковки, месторасположением;
- контроль работы персонала, кто за что отвечает, какие функции выполняет, расчет заработной платы.

С помощью предложенной программы WMS можно мониторить любые возможности складского хранения товаров, способствует снижению затрат на выполнение складских операций, увеличению пропускной способности и т.д.

Программа позволяет снизить погрешности осуществления складских операций, позволяет оптимизировать объем использования помещений склада в среднем до 15 %.

Кроме вышеуказанных преимуществ использования программного комплекса также следует отметить высокую достоверность перемещения товарных потоков на складе. Можно задать алгоритм, согласно которому скорректировать условия размещения или хранения товарных запасов, при этом со 100 % точностью можно получить оптимальный вариант решения [42, с. 77].

Для заданных условий достаточно того, чтобы в системе WMS перепрограммировать определенные процессы, после чего складские операции будут происходить с учетом условий, определенных в алгоритме и реализованных программно.

Направления совершенствования, которые относятся к организации логистического процесса на складе временного хранения, к оптимизации складских площадей, к совершенствованию способов размещения товарных запасов на складе, маркировка расположения товарных групп, определение зон хранения товаров, а также выделение специальных зон для транспорта рассмотрены на рисунке 16.



Рисунок 16 – Направления совершенствования организации логистического процесса на складе временного хранения [составлено автором]

В целях оптимизации работы склада и для повышения эффективности данного процесса, необходимо установить и реализовать правила работы, которые в общем виде обоснованы на рисунке 17.

Предложенные правила эффективной работы склада временного хранения (СВХ), такие как разработка плана работы склада, четкая регламентация ответственности сотрудников, отчетность финансовая и материальная, проведение инвентаризационных мероприятий, мониторинг и контроль складских операций, все это позволит увеличить эффективность управления складом, снизить затраты на

содержание складских помещений, позволит экономить временные затраты, оптимизировать работу персонала [42, с. 77].

В последующем эти действия приведут к росту уровня экономической эффективности всех складских процессов.



Рисунок 17 – Предлагаемые правила работы на складе временного хранения
[составлено автором]

Стоит отметить, что важным условием повышения эффективности управления товарно-материальными потоками ВЭД является оптимизация макрологистических потоков, благодаря которому можно эффективно организовать заказ, перемещение и доставку строго определенного товарного ассортимента нужного качества и

указанного объема в установленные время и место, потребителю с самыми минимальными издержками.

Для того, чтобы все эти условия были выполнены, в системе оптимального управления транспортной логистикой ВЭД предлагается должность логиста по внешнеэкономическим операциям. Основные задачи должности логист по внешнеэкономическим операциям указаны на рисунке 18.



Рисунок 18 – Основные задачи логиста по внешнеэкономическим операциям
[составлено автором]

Во внешнеэкономической деятельности задачи логиста, которые отражены на рисунке 18, позволят в полной мере осуществить оперативный контроль за перемещением товаров, снижается нагрузка работы менеджера по работе с заказчиками, способствуют принятию действенных решений по оптимизации

складских работ, а также позволят значительно сократить издержки на транспортно-логистическое обеспечение [53, с. 103].

Исходя из анализа задач логиста, которые рассмотрены на рисунке 18, следует предложить функции, которые так или иначе будут целесообразны обеспечить долгосрочные связи с поставщиками товаров, заключить перспективные контракты на поставку, находить оптимальные маршруты доставки товаров. Функции логиста указаны на рисунке 19.

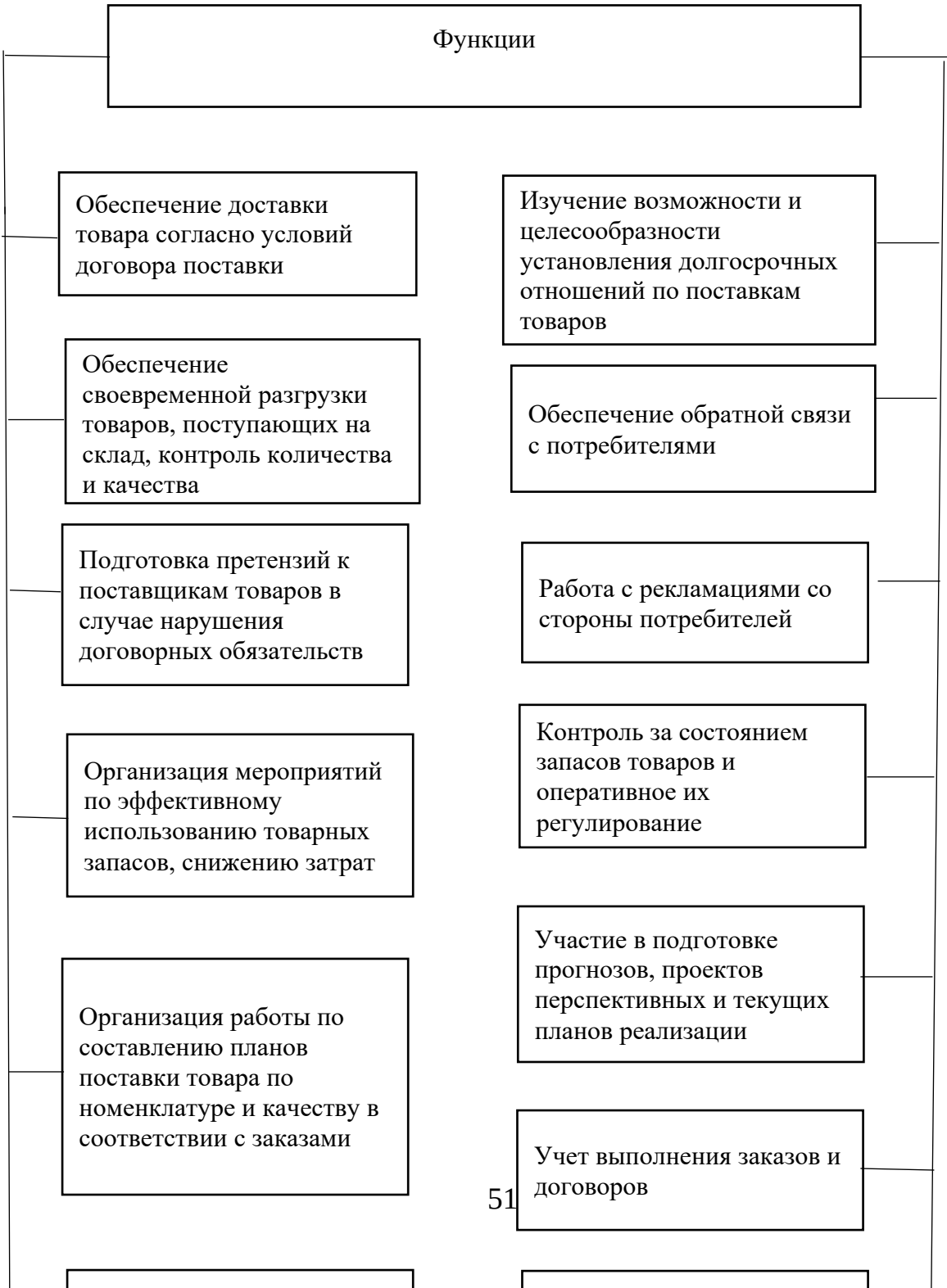


Рисунок 19 – Функции логиста по внешнеэкономическим операциям
[составлено автором]

Работа логиста-специалиста по оптимизации транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности требует высокого профессионализма, знания функциональных областей логистики ВЭД, а именно:

- производственная логистика – подразумевает полную загрузку производственного процесса материалами, сырьём, полуфабрикатами, их эффективное размещение;
- распределительная логистика подразумевает грамотное распределение товаров, согласно международных требований и правил;
- транспортная логистика основана на знании законодательства разных стран при проведении таможенных операций;
- информационная логистика подразумевает создание единых международных баз данных, что сократит таможенные издержки;
- закупочная логистика, ее областью является внешнеторговая деятельность предприятий.

Транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности страны обязано учитывать тенденции развития мирового рынка транспортных услуг для того, чтобы технические, технологические, экономические и другие решения полностью соответствовали положительным изменениям, способствовали сотрудничеству и интеграции в международную транспортно-логистическую систему.

Современная Россия все активнее и активнее занимается интенсификацией процесса подключения транспортной инфраструктуры к международной торговле,

поэтому важной и приоритетной задачей транспортно-логистического обеспечения ВЭД является процесс вхождения в международный транспортно-логистический рынок.

Таким образом, в целом стоит отметить, что транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности является в современных условиях хозяйствования важнейшей сферой деятельности любого государства. Именно транспортно-логистическая служба, определяет и задает оптимальные правила перевозки товаров, предусматривает безопасные и экологически чистые условия хранения перевозимых грузов, распределяет товары согласно международных правил и требований, основана на знании международного законодательства в таможенной сфере с учетом применения современных информационных систем и цифровых платформ, а также планирование и осуществление закупок товарных партий у производителей согласно определенным правилам, требованиям и этапам.

Заключение

Как указано в Таможенном кодексе ЕАЭС, транспортно-логистическое обеспечение ВЭД представляет собой маршруты перемещения товаров через таможенную границу, через склады временного хранения, таможенные склады, склады свободной торговли, беспошлинные магазины, использование специальных средств таможенного и других видов контроля, а также применение технических, информационных, цифровых, телекоммуникационных систем и средств их обеспечения, которые входят в систему таможенных органов Евразийского экономического союза.

В работе рассмотрены основные посредники транспортно-логистического обеспечения ВЭД, выявлены преимущества работы с логистическими посредниками, проанализированы факторы и особенности транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности.

Проанализирована динамика грузооборота транспортно-логистических компаний по видам транспорта всех отраслей экономики РФ за 2024 г. Количество перевозимых грузов в процентном соотношении в 2024 г. по отношению к 2023 г. увеличивается, что говорит о положительной тенденции развития транспортно-логистических услуг.

Проанализирована динамика российского рынка транспортно-логистических услуг (логистического аутсорсинга) во ВЭД за период с 2008 по 2022 гг. Динамика объема рынка транспортно-логистических услуг за рассматриваемые годы имеет неустойчивый характер.

Максимальный объем рынка перевозок грузов наблюдался в 2010 г. – около 4000 млрд руб., минимальный объем – в 2020 г. – около 1000 млрд руб.

Правовое регулирование транспортно-логистического обеспечения ВЭД включает в себя два уровня: международный и национальный. К документам международного уровня относятся, прежде всего, универсальные международные акты в сфере таможенного законодательства, устанавливающие минимальные стандарты в данной сфере и рекомендации к применению, а также нормативно-

законодательные акты ЕАЭС. В современной российской действительности принято и принимаются законопроекты, нормативно-справочные акты, приказы и инструкции для правового регулирования транспортно-логистического обеспечения ВЭД.

В работе проанализирован международный рынок транспортно-логистических услуг грузоперевозок во внешнеэкономической деятельности. На международном рынке транспортно-логистических услуг грузоперевозок во внешнеэкономической деятельности преобладают автомобильные грузоперевозки, на их долю приходится в среднем 40 % всех перевозимых грузов.

На втором месте находятся грузоперевозки, осуществляемые морским транспортом, в среднем они составляют 31–33 %. На долю грузов, которые осуществляются железнодорожными перевозками, приходится более 23 %. Наименьшее количество перевозки грузов осуществляется воздушным транспортом – не более 4 %.

Проведенный анализ показывает, что структура транспортно-логистических потоков Пензенского региона соответствует общей структуре, которая присуща Российской действительности при организации товарных перевозок во ВЭД.

Первое место по перевозкам ВЭД принадлежит автомобильному транспорту, на долю которого приходится более 70 %. Перевозки товаров железнодорожным транспортом составляют в среднем около 11 % от всех перевозимых грузов, воздушным – 10 % и морским транспортом – 5 %.

Пензенские предприятия открывают все новые и новые международные маршруты для развития бизнес-процессов на территории Пензенской области, активно функционируют в импортно-экспортном процессе деятельности, постоянно увеличивают показатели ВЭД. Увеличиваются объемы экспорта производимых товаров, прежде всего, промышленного оборудования в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Относительно новой нишей транспортно-логистического рынка является аутсорсинг таможенного оформления, который активно развивается и является конкурентоспособным. В работе подробно проанализирован российский рынок

транспортно-логистического обеспечения ВЭД с новой нишей аутсорсинга таможенного оформления.

Следует отметить, что оптимизация логистических процессов ВЭД включает управление транспортными перевозками, складскими запасами, их размещением на складе.

Проведенные исследования показывают относительно высокий уровень организации транспортно-логистических процессов, однако, как показывает анализ выявлены некоторые проблемы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности. Все проблемы осуществления транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности условно можно разделить на инфраструктурные и институциональные.

В контексте исследуемой проблемы предложены мероприятия, такие как, оптимизация транспортно-логистической службы, которая определяет правила перевозки; внедрение учетной информационной системы, осуществление планирования закупок на предприятии согласно определенным этапам.

В работе предложены направления совершенствования транспортно-логистического обеспечения ВЭД, выделены пять трендов развития и функционирования данной сферы.

Оптимизация транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, куда входят создание наиболее оптимальных способов управления поставками, хранением и транспортировкой товаров, чтобы достичь одновременно баланса между уровнем обслуживания и экономии ресурсов.

Следует приобрести интегрированную информационную систему для повышения эффективности управления товаропотоками на складе временного хранения. Анализируя отзывы организаций, наиболее оптимальной является система *Warehouse Management System (WMS)*. Данная информационная система соответствует требованиям, применяемым для решения задач складского комплекса. С помощью программы *WMS* решаются одновременно многие задачи склада.

Кроме этого, для оптимизации управления транспортно-логистической деятельностью ВЭД предприятия необходимо создать должность логиста по

внешнеэкономическим операциям, в работе обоснованы его функции и основные задачи.

В целом следует то, что транспортно-логистическое обеспечение внешнеэкономической деятельности в полной мере обязано учитывать тенденции развития международного рынка транспортных услуг с тем, чтобы решения в различных сферах деятельности соответствовали происходящим изменениям в обществе, способствовали эффективному сотрудничеству и интеграции в мировую транспортно-логистическую систему.

Список использованных источников

- 1 Устав Содружества Независимых Государств от 12 января 1993 г. : постановление ВС РФ от 15 апреля 1993 г. № 4799–I // Бюллетень международных договоров. – 1994. – № 1.
- 2 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза от 29 мая 2019 г. (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Бюллетень международных договоров. – 2021. – № 17.
- 3 Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза : решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 // Бюллетень международных договоров. – 2024. – № 7.
- 4 Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 05 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 01 июля 2020 г. № 11-ФКЗ, от 06 октября 2022 г.) // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 31, ст. 4412.
- 5 Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31 июля 1998 г. № 146–ФЗ // Российская газета. – 2022. – № 150.
- 6 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (часть I), ст. 1.
- 7 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 03 апреля 2014 г. № 195–ФЗ // Российская газета. – 2021. – № 156.
- 8 Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности : федер. закон от 08 декабря 2003 г. № 164–ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 50, ст. 4850.
- 9 О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер.

закон от 03 августа 2018 г. № 289-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 32 (часть I), ст. 5082.

10 Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2020. – № 22, ст. 3572.

11 Авдеев В. В. Перемещение товаров через таможенную границу Таможенного союза // Налоги. 2023. № 35. С. 14–19.

12 Аникин О. Б. Международная логистика и проблемы ее развития (внешнеторговый аспект) // Безопасность Евразии. 2024. № 4 (14). С. 544–571.

13 Баркова Н. Н. Автоматическая регистрация таможенной декларации // Молодой ученый. 2024. № 13.1. С. 17–19.

14 Вериш Т. А., Филатова Е. В. Развитие инфраструктурных локализаций (таможенный аспект) // Вестник Ростовского государственного экономического университета 2023. № 2 (54). С. 153–161.

15 Власов А. В., Диденко О. В. Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики // Учёные записки Российской Академии предпринимательства. 2024. № 40. С. 122–130.

16 Вологодина Е. С. Перспективные направления деятельности складов временного хранения как объектов около таможенной инфраструктуры (на примере Забайкальского края) // Вестник Забайкальского государственного университета. 2023. № 6. С. 149–156.

17 Вьюнов В. Н., Ноздрина Е. Е., Бочкова Т. В. Некоторые проблемы развития логистики в таможенном деле // Молодой ученый. 2024. № 21. С. 331–335.

18 Вобликов А. Б. Таможенное право : учебное пособие. Тверь : Твер. гос. ун–т, 2022. 180 с.

19 Граве А. В. Некоторые аспекты криминалистической характеристики преступлений, связанных с незаконным перемещением объектов экспортного контроля через таможенную границу // Вестник Российской таможенной академии. 2024. № 3. С. 102 – 107.

20 Дианова В. Ю., Дианов Ю. А. Приоритетные направления развития взаимодействия участников ВЭД и таможенных органов ЕАЭС в рамках единого экономического пространства // Таможенное дело. 2024. № 1. С. 17–21.

21 Жуков Д. Уполномоченный экономический оператор. Теория и практика // Ракурс. 2024. № 4. С. 42–48.

22 Игошина Ю. С. Современный подход к развитию около таможенной инфраструктуры // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2024. № 3 (52). С. 80–86.

23 Искевич И. С., Куркин Б. А. К вопросу о правовых режимах внешнеторговой деятельности // Международное публичное и частное право. 2024. № 3. С. 29–33.

24 Карпова Е. В. Экспорт товаров : поговорим о налоговой декларации // Актуальные вопросы бухгалтерского учета и налогообложения. 2024. № 24. С. 22–32.

25 Козырин А. Таможенное регулирование в Таможенном союзе ЕврАзЭС : международный, наднациональный и национальный уровни // Право и экономика. 2024. № 3. С. 51–58.

26 Киселева М. В., Полухин И. В. Около таможенная инфраструктура : основные проблемы и пути решения // Логистические системы в глобальной экономике. 2023. № 3-2. С. 52–55.

27 Косова Е. М. Формирование таможенной логистической инфраструктуры // Молодежь и научно-технический прогресс : Сборник трудов международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. – Старый Оскол : Изд-во ООО «Ассистент плюс», 2022. С. 229–231.

28 Макаров И. А., Осипов В. А. Международные концепции логистики // Территория инноваций. 2024. № 2. С. 83–88.

29 Мальцева Я. Е. Особенности правового статуса таможенных представителей в России // Молодой ученый. 2024. № 3 (19). С. 77–80.

- 30 Малышенко Ю. В. Электронное декларирование в России : теория и реалии // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2024. № 3 (40). С. 70–75.
- 31 Никитин В. П. Управление информационным потоком в макрологистическом потоке // Теория и практика современной науки. 2024. № 2 (20). С. 435–440.
- 32 Основы таможенного дела : учебник. / под общ. ред. А. Я. Черныша. М. : Издательство РТА, 2021. 366 с.
- 33 Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения 22.04.2025).
- 34 Официальный сайт ФТС России. URL : <http://www.customs.ru/> (дата обращения 24.04.2024).
- 35 Официальный сайт Пензенской областной торгово-промышленной палаты. URL : <http://tpppnz.ru/> (дата обращения 29.03.2025).
- 36 Официальный сайт Приволжское таможенное управление. URL : <http://ptu.customs.ru/> (дата обращения 24.04.2025).
- 37 Павлова Я. В. Проблемы использования информационных технологий в таможенных органах // Экономические науки. 2024. № 3 (11). С. 31–33.
- 38 Петрушко Е. Н. Управление в таможенных органах Российской Федерации : учебное пособие. Белгород : ООО «Эпицентр», 2024. 172 с.
- 39 Полухин И. В. Таможенное дело : учебное пособие. СПб. : Интермедия, 2021. 96 с.
- 40 Попкова О. А. Совершенствование взаимодействия таможенных органов с бизнес-сообществом // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики. 2023. № 1. С. 152–154.
- 41 Прямуха Д. И. Анализ взаимодействия таможенных органов и иных структур в процессе учета таможенных платежей и иных доходов // Экономика и социум. 2023. № 4 (83). С. 308–313.

- 42 Паулов П. А. К вопросу о личном таможенном досмотре как форме таможенного контроля // Актуальные проблемы правоведения. 2024. № 3-4 (43). С. 76–79.
- 43 Рассолова М. М., Эриашвили Н. Д. Таможенное право М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2022. 463 с.
- 44 Ромейко К. А. Международная логистика как двигатель процесса глобализации // Тенденции развития науки и образования. 2023. № 14-3. С. 32–34.
- 45 Самолаев Ю. Н. Основы таможенного дела. М. : КноРус, 2023. 320 с.
- 46 Сенотрусова С. В. Таможенное дело : учебник для вузов. М. : Юрайт, 2024. 258 с.
- 47 Сладкова А. А. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности : учебное пособие для вузов. М. : Юрайт, 2024. 172 с.
- 48 Соркин С. Л. Внешнеэкономическая деятельность предприятия : экономика и управление : учебное пособие. М. : Экономика, 2021. 235 с.
- 49 Стрекалов С. В. Механизм управления таможенно-логистическими процессами внешнеторговой деятельности промышленных предприятий // Вестник Российской таможенной академии. 2024. № 4. С. 31–39.
- 50 Таскаева С. В. Основы таможенного дела : учебное пособие. Чита : ЗабГУ, 2022. 314 с.
- 51 Терешенкова А. Ю. Информационные технологии в современной таможенно-логистической деятельности // Техничко-технологические проблемы сервиса. 2024. № 4 (38). С. 59–66.
- 52 Толкушкин А. В. Таможенное дело : учебное пособие. М. : Юрайт, 2023. 377 с.
- 53 Уткина С. И. Внешнеэкономическая деятельность : учебное пособие. М. : МИСИС. 2021. 133 с.
- 54 Фадин В. В. Таможенное право : учебник. М. : Зеркало-М, 2023. 232 с.
- 55 Федоренко Р. В. Многоуровневый подход к формированию таможенно-логистических систем // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия : Экономика и менеджмент. 2023. Т. 8. № 3. С. 176–180.

- 56 Халипов С. В. Таможенное право : учебник. М. : КноРус, 2023. 239 с.
- 57 Хорошевская Е. И. Деятельность торгово-промышленной палаты : обеспечение выхода на внешние рынки // Предпринимательство и национальная безопасность. 2024. № 1. С. 223–240.
- 58 Шапошников Н. Н. Таможенная политика России. М. : Зерцало-М, 2022. 451 с.
- 59 Шаховской Е. Б. Таможенное дело : учебник. М. : Зеркало-Н, 2022. 207 с.
- 60 Ягушинский В. Д. Таможенное право России : учебник. М. : Зеркало-Н, 2023. 344 с.

Приложение А

Факторы транспортно-логистической инфраструктуры

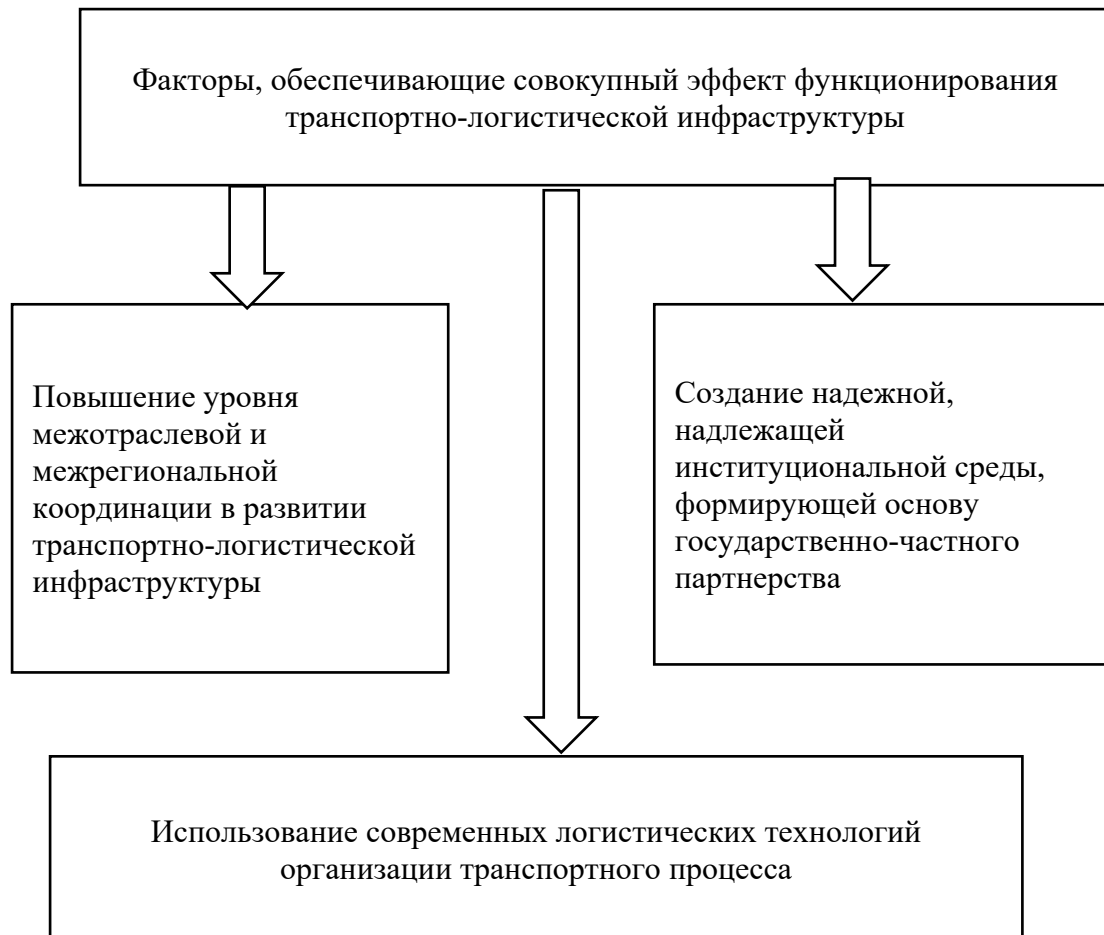


Рисунок А. 1– Факторы, обеспечивающие совокупный эффект функционирования транспортно-логистической инфраструктуры [43, с. 77]