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

Институт __ИСГТ_____
Специальность__Таможенное дело_____
Кафедра __Истории и философии, науки и техники_____

ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ/РАБОТА

Тема работы
Организация транспортной и информационной логистики в государственных корпорациях (на примере ОАО «РЖД»)

УДК 339.54:656.225:004

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
11911	Кузнецова Екатерина Игоревна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент, заместитель зав. кафедры по учебной работе	Блейхер О.В.	к.ф.н., доцент		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

По разделу «Организация транспортной и информационной логистики в международных перевозках грузов в государственных корпорациях (на примере РЖД)»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Главный специалист по работе с клиентами в АО «РЖДЛ»	Чернышевская Е.А.			

По разделу «Прогноз и практика применение единого информационного пула для логистических операций ОАО «РЖД»»

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Попов В.Н.	к.т.н, доцент		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата

Томск – 2016 г.

Определения, обозначения, сокращения

В данной работе применены следующие термины с соответствующими определениями:

База данных: специальным образом организованное хранение информационных ресурсов (совокупность файлов) в виде интегрированной системы, обеспечивающей удобное взаимодействие между ними и быстрый доступ к данным.

Грузопоток: величина объема грузоперевозок за определенный промежуток времени в определенном направлении или через данный пункт.

Дескриптивная модель: модель описания и нахождения оптимального состояния системы.

Интерфейс: совокупность инструментов для взаимодействия человека и программных средств.

Информационный пул: совокупность автоматизированных систем управления документооборотом или единичная СУБД.

Логистика: совокупность мер и инструментов для управления материально-техническим обеспечением организации.

Система управления базами данных: автоматизированное исполнение задач управления для информационного обслуживания хозяйственной деятельности.

Терминально-складской комплекс: логистический комплекс, предоставляющий услуги длительного хранения и таможенной очистки грузов.

Экспедитор: агент, занимающийся сопровождением грузов, приемом и выдачей товаров в пунктах отгрузки.

EDI-система: система электронного обмена данными.

В данной работе применены следующие сокращения с соответствующими определениями:

АС – автоматизированная система;

АИС ЭВ – автоматизированная информационная система электронного взаимодействия;

АС ЭТРАН – автоматизированная система управления электронных транспортных накладных;

АС КТЛО - автоматизированная система комплексного транспортного обслуживания;

АСОУП – автоматизированная система оперативного управления перевозками;

ЕАИС ФТС – Единая автоматизированная информационная система ФТС;

ЕЭК – Евразийский экономический совет;

ЖДПП – железнодорожный пункт пропуска;

МПС России – Министерство путей сообщения России;

ОАО «РЖД» – Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»;

СУБД – система управления базами данных;

ЦБД ЕАИС ТО – Центральная база данных Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов;

ЦДМТО – центральная дирекция материально-технического обеспечения;

ЦФТО – центр фирменного транспортного обслуживания;

ФНС РФ – Федеральная налоговая служба РФ;

ФТС РФ – Федеральная таможенная служба Российской Федерации;

EIS – Executive Information Systems;

ERS – Exception Regular Systems.

Оглавление

Введение 6
Обзор литературы 15
Глава 1. Информационная и транспортная логистика во ВЭД 17
1.1Сущность транспортной логистики 17
1.1 Информационная логистика на предприятиях 27
1.3 Организация транспортной и информационной логистики на предприятиях, занимающихся ВЭД 35
Глава 2. Организация транспортной и информационной логистики в международных перевозках грузов в государственных корпорациях (на примере РЖД) 43
2.1 Информационная логистика и информационные технологии в ОАО «РЖД» 43
2.2 Организация транспортно-логистических услуг в ОАО «РЖД» 52
Глава 3. Прогноз и практика применение единого информационного пула для логистических операций ОАО «РЖД» 64
3.1 Информационное взаимодействие ФТС и ОАО «РЖД» 64
3.2 Роль баз данных в межведомственном взаимодействии ФТС РФ и других органов государственного контроля 72
3.3 Архитектура общей базы данных для системного контроля логистических операций перевозки грузов 79
Заключение 86
Литература 90
Приложение А. Общая информация об участнике ВЭД и его деятельности, поступающая в базы данных таможенного, валютного, налогового и логистического контролей 101
Приложение Б. Структура внедрения инновационной логистики в ОАО «РЖД» 106

Приложение В. Структура информационных потоков предварительного информирования ФТС России в объеме ст.159 (п.5 решения Коллегии ЕЭК №196)..... 107

Введение

Многие из устоявшихся механизмов реализации внешнеэкономической деятельности, которые используют предприятия, занимающиеся внешнеэкономической деятельностью, способствуют заметному торможению динамики развития бизнеса, тем самым делают необходимыми детальный анализ и пересмотр с целью их совершенствования. Чтобы способствовать устойчивости и сохранению конкурентоспособности предприятия на рынке, организациям необходимо совершенствовать управленческие и логистические процессы для повышения эффективности бизнеса. В связи с этим на повестку дня встает вопрос о поиске новых путей дальнейшего снижения издержек в экспортно-импортных операциях и совершенствования менеджмента грузопотоков на основе логистического подхода, что способствует повышению предоставляемых услуг для потребителей.

Компилируя ряд определений понятия «логистика», указанных в научных публикациях по логистике, можно сказать, что логистика внешнеэкономической деятельности – практический инструментарий, определяющий закономерности грузопотоков во внешнеэкономической деятельности, учитывающий процессы производства, распределения, сбыта и потребления товаров и услуг. Необходимо отметить, что логистика как методология также способствует совершенствованию, оптимизации, координации и интеграции транспортно-грузовых систем, учитывая ряд критериев, выражающихся в качественном транспортном обслуживании и надежности работы и согласовании стратегических и тактических с использованием автоматизированных систем контроля.

Таможенная и транспортная инфраструктуры по существу функционируют параллельно, слабо взаимодействуя друг с другом. Следует отметить, что для нормального осуществления ВЭД необходима единая таможенно-транспортная инфраструктура, в рамках которой таможенная инфраструктура должна быть теснейшим образом связана как

с инфраструктурой транспортного комплекса в целом, так и с отдельными ее элементами, относящимися к основным видам транспорта (железнодорожный, морской, речной, автомобильный, трубопроводный, авиационный).

Повышение качества логистического сервиса и таможенного контроля должно предусматривать предоставление и наличие полной информации о ходе грузоперевозки и о владельцах груза.

В современном мире организация деятельности любой компании, занимающейся ВЭД, не может происходить без использования информационных ресурсов для регулирования и идентификации экономической деятельности предприятия.

Логистика внешнеэкономической деятельности имеет свою специфику в относящихся к ней экспортно-импортных операциях, например, в прохождении таможенных формальностей, регулировании условий доставки товаров по договорам купли-продажи на основе Инкотермс 2010 и международных правил перевозки, в оформлении транспортных, товаросопроводительных документов, страховании и т.д.

Современные информационные технологии во внешнеэкономической деятельности применяются на всех этапах экономических и таможенных операций. В настоящее время множество крупных организаций использую базы данных в своей управленческой деятельности. Безусловно, базы данных сокращают время поиска необходимой информации.

Интеллектуальной оболочкой баз данных[1] и их полезного прочтения (совокупность моделей, правил и факторов, порождающих анализ и выводы для нахождения решений сложных задач) являются базы знаний. Программные средства, обрабатывающие базы данных – СУБД, образуют инструмент автоматизированного исполнения задач управления для информационного обслуживания хозяйственной деятельности.[2]

---

[1] Аудит баз данных [Электронный ресурс]. URL: http://dvfo.gnivc.ru/about/base_audit/ (дата обращения – 10.03.2015).

[2] Моисеенко Е.В., Лаврушина Е.Г. Информационные технологии в экономике // Под ред. Анипко Л.З. Практикум. – СПб., 2013. — С. 15.

Один из основных принципов создания баз данных заключается в том, что на основе информационной системы должна строиться конкретизированная модель для информационного обслуживания специалистов.

Необходимость упрощения таможенных процедур, дилемма между задачами развития внешнеэкономических связей и обеспечения соблюдения мер их государственного регулирования, посредством контроля накладывают определенные ограничения на использование традиционных путей подобного обеспечения, побуждают к поиску новых форм организации информирования.

Согласно стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года одна из основных задач - автоматизация процессов, обеспечивающая возможность проведения контроля как в процессе таможенного декларирования при помещении товаров под таможенную процедуру, так и после их выпуска, и реализующая возможность получения необходимой информации из ресурсов ЦБД ЕАИС ТО и ресурсов, находящихся в ведении федеральных органов исполнительной власти.

Актуальность данного исследования заключается в необходимости решения проблем организации контроля железнодорожных перевозок грузов ОАО «РЖД», а также таможенного контроля и информирования, в части использования единой межведомственной автоматизированной системы сбора, хранения и обработки информации, в том числе сопряжение баз данных налоговой службы и таможенных органов Российской Федерации, для усиления контроля, снижения временных издержек и повышения эффективности деятельности предприятия.

В настоящее время железные дороги обслуживают 1,2 млн. работников, магистральные пути составляют 87 тыс. км (из 158 тыс. км) — 19 региональных железных дорог, которые относятся к федеральной собственности. Железные дороги перевозят ежегодно около 1 млрд. т груза и 120 тыс. контейнеров, что составляет 30% грузооборота страны.[1]

[1] Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015).

Показателями эффективности информационно-технической политики, отражающими степень улучшения выполнения таможенными органами и ОАО «РЖД» своих основных функций в сопоставлении с затратами на проведение организационных и технических мероприятий, являются:

1. степень интеграции информационных ресурсов таможенных органов с информационными системами ОАО «РЖД» и других министерств и ведомств Российской Федерации, а также с информационными системами таможенных служб государств участников ЕАЭС и государств-участников СНГ;
2. защищенность логистической и таможенной информации от несанкционированного доступа и утечки по техническим каналам;
3. качественная характеристика потоков информации, их объемы, временные параметры обработки и передачи информации между ОАО «РЖД» и таможенными органами, оперативность мониторинга логистической деятельности предприятия;
4. обеспеченность ОАО «РЖД» и таможенных органов современными информационно техническими средствами и охранными системами.[1]

Актуальность данного исследования продиктована не только управленческими решениями холдинга «РЖД» и ФТС России и других субъектов власти, но и объективными закономерностями. Так, информатизация логистических процессов требует привлечения высококвалифицированных специалистов-техников, которые смогли бы всесторонне обеспечивать все информационные операции. Информационное обеспечение ОАО «РЖД» имеет четко организованную структуру, что позволяет на порядок сократить временные затраты на осуществление мониторинга передвижения грузов и информирования государственных органов.[2] Таможенные информационные

[1] Приказ Минтранса России и ФТС России от 21 декабря 2007 г. № 193/1589 «О создании межведомственной рабочей группы Минтранса России и ФТС России по вопросам взаимодействия при осуществлении государственного контроля международных железнодорожных перевозок». Бюллетень таможенной информации. Таможенные ведомости, 2008. – № 4. – С. 65-66.

[2] Распоряжение ОАО «Российские железные дороги» от 21.12.2012 № 2663Р «О концепции развития траснпортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД»».

технологии становятся все более совершенными в техническом смысле и требуют большего внимания в обслуживании, что требует увеличить штатную численность специалистов, обеспечивающих их функционирование и защиту. К ещё одному ключевому аргументу увеличения числа специалистов подразделений информационной безопасности и технической защиты информации таможенных органов выступает тот факт, что современная таможня просто не сможет приносить установившейся в настоящее время уровень отчислений в казну, которые формируют доходную часть бюджета России, и тем более наращивать темпы внешней торговли, не используя информационные технологии и не модернизируя их. Система информационного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» может использоваться ФТС России и для межведомственного взаимодействия с субъектами и агентами контроля внешнеэкономической деятельности с учетом особенностей такого взаимодействия.

Данная исследовательская работа способствует формированию таких компетенций, как: владение навыками организации и менеджмента транспортной и информационной логистики, способность к разработке и внедрению программ улучшения менеджмента качества логистических услуг, приобретение знаний о контроле грузоперевозок и межведомственных взаимодействий органов государственного контроля внешнеэкономической деятельности.

Территориальные рамки определяются территорией Таможенного союза, на территории которой происходит сбор и обработка информации о товарах и субъектах внешнеэкономической деятельности.

Целью дипломной работы является исследование менеджмента транспортной и информационной логистики при осуществлении международных перевозок грузов в государственных корпорациях на примере ОАО «РЖД», посредством выявления тенденций в информационном взаимодействии с государственными органами контроля перевозок грузов, для повышения эффективности организации экспортно-импортных операций.

Чтобы осуществить поставленную цель, были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть сущность транспортной и информационной логистики;
- проследить особенности функционирования информационных технологий, используемых в процессе контроля перевозок грузов в ОАО «РЖД»;
- выявить отличительные черты транспортно-логистических услуг ОАО «РЖД»;
- проанализировать, каким образом происходит информационное взаимодействие ОАО «РЖД» и ФТС России;
- выявить степень интеграции налоговой, банковской и таможенной информации, формирующей базы данных и соотнести с присутствием такой информации в транспортной документации;
- сформировать общую архитектуру интеграции информации для создания общей автоматизированной базы данных для улучшения эффективности осуществления логистических операций в ОАО «РЖД».

Объектом исследования являются информационные технологии, связанные с обработкой и хранением информации о логистических операциях ОАО «РЖД», а также процесс транспортировки грузов.

Предметом моего исследования являются автоматизированные системы и базы данных, которые используются в процессе контроля железнодорожных перевозок грузов в ОАО «РЖД», их сущность, назначение и интеграция.

Проблемой исследования большой и разрозненный объем информации и недостаточное программное обеспечение при использовании технологии интеграции информации, используемой при организации транспортной и информационной логистики в ОАО «РЖД» и проведения таможенного контроля, а также отсутствие нормативно-правовой регламентации взаимодействия ОАО «РЖД» с другими органами исполнительной власти, осуществляющими контроль перевозок грузов.

Основными методами данного исследования стали методы информационной логистики. Одним из методов изучения поставленной

проблемы является сравнительный анализ изученной мной информации, полученной из различных источников, и ее синтез. С помощью метода системного анализа изучена система организации транспортной и информационной логистики в ОАО «РЖД», выявлены ее особенности и преимущества. Были проанализированы современные информационные технологии, а в частности базы данных, используемые при контроле экспортно-импортных операций различными ведомствами. Сравнительный метод помогает установить общие и специфические черты изучаемого субъекта и его деятельности. Также были применены такие общенаучные приемы и способы познания индукция и дедукция, синтез, аналогия, факторный анализ и комплексный анализы.

Научная новизна исследования заключается в разработке методологических основ взаимодействия в сфере логистического контроля, организационных основ взаимодействия и интеграции автоматизированных систем сбора и обработки информации, отличающихся новыми положениями взаимодействия элементов информации различных ведомств.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что в работе формулируются положения взаимодействия и координационного развития ФТС РФ и ОАО «РЖД» как основной платформы для повышения эффективности внешнеэкономической деятельности. Практическая значимость исследования состоит в систематизации выводов, полученных при исследовании, и компоновка их в конкретные рекомендации по развитию межведомственного информационного взаимодействия для совершенствования технологий таможенного и логистического контролей международных перевозок грузов.

Автором определяются основные характеристики развития межведомственного информационного взаимодействия в сфере транспортно-логистических услуг, даются рекомендации по совершенствованию таможенного и логистического контролей международных перевозок грузов, которые могут быть использованы ОАО «РЖД» и таможенными органами для ускорения информационного обмена при осуществлении всех видов контролей

международных перевозок грузов. Внедрение их в организацию информационного межведомственного взаимодействия поможет повысить эффективность таможенного и логистических контролей, снизить временные издержки в этой сфере, а также ускорить процесс внедрения «одного окна» в информационный обмен.

Материалы дипломной работы могут представлять определенный интерес для преподавателей и слушателей НИ Томского политехнического университета при изучении дисциплин «Логистика ВЭД», «Логистика и управление цепями поставок на предприятии», «Таможенный контроль после выпуска товаров», «Внешнеэкономическая деятельность предприятия».

Данная работа состоит из введения, трех глав и заключения. 1 глава: «Информационная и транспортная логистика во ВЭД», где раскрыты аспекты транспортной логистики, методы информационной логистики и сущность информационных технологий, применяемых при организации внешнеэкономической деятельности предприятия. 2 глава: «Организация транспортной и информационной логистики в части осуществления перевозок грузов в государственных корпорациях (на примере РЖД)», в которой раскрыты основные характеристики логистической системы холдинга ОАО «РЖД», а также освещена модель применения методов информационной логистики для контроля перевозок грузов. В третьей главе «Прогноз и практика применения единого информационного пула для логистических операций ОАО «РЖД»» освещены точки взаимодействия ФТС и ОАО «РЖД» и представлена общая схема интеграции информации и проблема разработки единого информационного пула для системного контроля железнодорожных перевозок. В заключении сделаны основные выводы, подведены итоги, отмечено, достигнута ли цель данного исследования, указано, какие вопросы раскрыты не в полной мере и требуют дальнейшего исследования, даются рекомендации для решения проблемы интеграции баз данных, используемых при осуществления логистического контроля перевозки грузов совместно с таможенным, налоговым и валютным контролем.

Надо заметить, что в данной области научного знания существует достаточно вопросов, требующих осмысления, выработки единых подходов, направленных на определение путей формирования единой базы данных для повышения эффективности таможенного контроля.

Обзор литературы

Проблемы теории, методологии и практики интегрирования информации таможенной и транспортно-логистических инфраструктур исследованы в многочисленных научных трудах, в том числе и российскими учеными и практиками, работающими в Российской таможенной академии, во Всероссийском научно-исследовательском институте внешнеэкономических связей Министерства экономического развития и торговли РФ, ряде институтов Российской академии наук, а также Государственном университете путей сообщения, Институте технологических проблем транспорта Минобразования Российской Федерации. К ним можно отнести: Герасимова К.В., Давиденко В.Н., Корняков К.А., Лукинского В.С., Лукинского В. В., Пластуняка И. А., Плетневу Н.Г.

В работе используются работы таких авторов как Атаев К.И., Афонин П.Н., Бакланова Е.Г., Белоусов Ю.Л., Бетина Т.А., Бондаренко Н.П, Быкова М. А., Воронина В.В., Голованева А.А, Голоскоков В.Н., Голубовская В.В., Гончаренко С.С., Дли М.И., Елисеева Д.С., Ефремова Т.А., Журавская М.А., Зайченко М.М., Зоидов К.Х., Иванов Д.А., Ионичева В.Н., Кериченко. А. В., Кинелев В.Ю, Корсаков А.В., Крестинин А.В., Кузменко Е.В., Кузнецов С.Д., Левиков Г.А., Медков А.А., Некрасов А.Г., ., Некрасов А.С, Новикова В.А., Полухин И.В., Петров М. Б., Резер С.М., Семикашев А.Ю., Синяк Ю.В., Сураева В.Р. Тарасян, В. С., Ткаченко Т.В., Тыряткина О.В., Филина В. Н, Цветков В.А., Четверикова С.В., Чернова Л.Г, Шумаев В.А., Элларян А.С. Особый интерес для меня представила работа Ясенева В.Н. «Информационные таможенные технологии», в которой описываются основные информации источники, используемые в таможенной деятельности. Также очень значима монография Моисеенко Е.В. и Лаврушина Е.Г. «Информационные технологии в экономике», где описаны основные источники информации о внешнеэкономической деятельности и цели их использования.

Необходимо обратить особое внимание на работу Брынцева А.Н. и Синько А.В. «Логистика внешнеэкономической деятельности. Монография», где раскрываются основные понятия рынка логистических услуг, рассматриваются вопросы фрагментации барьеров в логистике, предлагаются варианты расчета затрат в логистических проектах и оптимальные варианты автоматизации процесса перевозки груза. А также, стоит особое внимание уделить работе Прокофьевой Т.А. и Адамова Н.А. «Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России», в которой особое внимание уделено развитию информационному обеспечению транспортно-логистических систем государственного значения.

Особый интерес для меня представила статья Кожухова Н.М. «Анализ проблем информационной интеграции в таможенном деле», где проанализированы аспекты незавершенности формирования единой базы данных для таможенного контроля в целом. В статье Голоскокова В.Н. «Инновационная логистика в структуре ОАО «РЖД»» освещаются вопросы автоматизации контроля грузоперевозок, проблемы осуществления информационного взаимодействия с государственными контролирующими органами.

В дипломной работе использовались работы иностранных авторов, таких как Eggertsson T., Gather M., Kayikci Y. A., Leuttmerding A., Rosenstein-Rodan P. Особое значение представила статья Gasparik J., Mesko P., Zitricky V. «Role of rail cargo companies in logistic chains», где представлен иностранный (европейский) опыт организации логистики железнодорожных перевозок.

Был проведен анализ нормативно-правовых актов Таможенного союза и ЕАЭС, которые регулируют применение информационных технологий в сфере таможенного дела, а также документов, регламентирующих взаимодействие ОАО «РЖД» и ФТС РФ.

Глава 1. Информационная и транспортная логистика во ВЭД

1.1Сущность транспортной логистики

Основная функция логистики выражается в контроле процесса перемещения товаров и услуг транспортными средствами по заранее выработанной схеме или технологии. В связи с этим в последнее время значительное место уделяется этому именно транспортной логистике. Сегодня для поддержания конкурентоспособности организации в сфере грузоперевозок применение современной теории логистики, ориентированной на качество, имеет первостепенное значение. В качестве примера можно привести проведение аналитической работы действующих логистических цепей и анализа факторов воздействия внешней среды.

Процесс изменения местонахождения товарно-материальных ценностей с использованием транспортных средств называют транспортировкой грузов. Транспортировка относится к сфере производства материальных услуг и является частью логистической цепочки. К сфере транспортной логистики относятся организация и осуществление управления материальным потоком.

На практике транспортная логистика выполняет следующие задачи логистики:

1) перевозку грузов;
2) упаковку и складирование;
3) маркетинг транспортных перевозок.[1]

Предметом транспортной логистики по сути является оптимизация расходов. Специалисты по транспортной логистике занимаются поиском оптимальных решений для конкретных маршрутов, экспедируют доставку, создают универсальные схемы для перевозки грузов при мультимодальных перевозках.

[1] Быкова М. А. Логистическое управление интегрированными структурами в условиях риска. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – С.56.

Помимо вышеупомянутого, специалист по транспортной логистике:

1) обеспечивает охрану груза на протяжении перевозки;

2) заключает, согласно существующей нормативно-правовой базе, договора и контракты на грузоперевозку;

3) осуществляет юридические консультации для грузоотправителей и грузополучателей;

4) обеспечивает приемку, выдачу и хранение груза на складах.

Транспортная логистика по назначению делится на сбытовую (внешнюю) и внутрихозяйственную (внутреннюю) транспортировки. В совокупности оба вида транспортировки образуют транспортную систему предприятия.

В связи с тем, что транспортные расходы составляют до 50% суммы от общих затрат на логистику в организации[1], транспортировке выделяется ключевая роль.

Для создания и поддержания оптимального уровня запасов большую роль играет выбор вида транспорта и транспортировки. Каждому транспорту соответствует набор определённых характеристик, определенных в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнительная характеристика основных видов транспорта[2]

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
Автомобильный	- доставка груза «от двери до двери»; - высокая доступность; - высокая маневренность;	- зависимость от погодных и дорожных условий; - низкая производительность; - недостаточная экологическая чистота;

[1] Специализированный портал по грузоперевозкам [Электронный ресурс]. URL: http://urfotrans.ru/articles/article/75 (дата обращения – 07.12.2015).

[2] Филина В. Н. Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития. БД СКОПУС [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=interview/20140206 (дата обращения – 13.12.2015).

	- высокая скорость доставки; - возможность отправки груза малыми партиями; - возможность использования различных маршрутов и схем доставки	- относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния
Железнодорожный	- высокая регулярность перевозок; - большие провозная и пропускная способности; - низкие тарифы; - относительно высокая скорость доставки грузов на большие расстояния; - значительные скидки для транзитных отправок	- большие капитальные вложения в производственно-техническую базу; - ограниченное число перевозчиков; - высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок; - недостаточно высокая сохранность грузов; - низкая доступность к конечным точкам продаж
Воздушный	- высокая сохранность груза; - наивысшая скорость доставки грузов; - наиболее короткие маршруты перевозок.	- высокая себестоимость перевозок; - высокая капиталоемкость; - зависимость от погодных условий;

		- недостаточная географическая доступность
Морской	- низкая себестоимость перевозки; - возможность обеспечивать массовые межконтинентальные перевозки грузов; - практически неограниченная пропускная способность	- зависимость от естественных географических и навигационных условий, создания портового хозяйства
Речной	- невысокая себестоимость перевозок; - высокая провозная способность; - небольшие капиталовложения на организацию судоходства	- сезонность работы; - неравномерность глубин; - небольшая скорость перевозки

Необходимо отметить, что самыми значимыми факторами при выборе вида транспорта становятся: время доставки, стоимость перевозки и тоннаж. Также существует ряд второстепенных факторов, таких как: частота отправления груза, возможность соблюдения графика поставки, географический фактор (способность доставить груз в любую точку территории) и возможность участвовать в процессе мультимодальных перевозок. Для правильного выбора, как правило, необходимы экономические расчеты.

Для организации внутренних перевозок необходимо учитывать такие понятия как мощность грузопотока и объем грузопотока.

Грузопотоки бывают внешние и внутренние.[1] Грузопотоки внешние характеризуются объемом прибывающих на предприятие грузов и объемом отправленных грузов. Под внутренними грузопотоками подразумевается количество грузов, транспортируемых между подразделениями предприятия. Мощность таких грузопотоков измеряется в тоннах в единицу времени.

Грузооборот является основным экономическим показателем транспортировки, который характеризует суммарный вес грузов, перемещенный в рамках предприятия за расчетный период.[2]

Для определения объемов грузопотоков и грузооборота предприятия используется метод шахматной ведомости.

Таблица 2 отражает объем перемещенных грузов. По вертикали отображается перечень цехов-отправителей и складов, по горизонтали указываются цехи-получатели и склады.

По итогам граф можно судить об общем поступлении грузов в конкретный цех, по итогам строк о величине отправленного груза. Величина внутренних грузопотоков будет определяться по сумме итогов граф или строк по всем цехам и складам.

Таблица 2 – Шахматная ведомость грузопотоков предприятия

Цехи -отправители Цехи -получатели	1	2	3	4	5	Сумма поступлений грузов в цех Σ П (итог граф)
1	///////	-	-	-	-	Σ $П_{ц1}$
2	-	///////	-	-	-	Σ $П_{ц2}$

[1] Иванов Д.А. Логистика. Стратегическая кооперация/Д.А. Иванов. – М.: Вершина, 2006. – С. 89.

[2] Кириченко. А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Монография. – СПб: Питер, 2004. – С.237.

3	-	-	///////	-	-	Σ Пц3
4	-	-	-	///////	-	Σ Пц4
5	-	-	-	-	///////	Σ Пц5
Сумма отправленных грузов из цеха $\sum O_{цi}$ (итог строк)	$\sum O_{ц1}$	$\sum O_{ц2}$	$\sum O_{ц3}$	$\sum O_{ц4}$	$\sum O_{ц5}$	Грузооборот предприятия $\sum_{i}^{m} I_{o_i} = \sum_{j}^{m} I_{п_i}$

По данным о грузообороте и грузопотоках разрабатываются варианты рационального использования транспорта. При разработке проекта производства работ потребность в транспортных средствах определяют следующим образом:

1) выявляют потребность в перевозках (в физических объёмах);
2) составляют схемы грузопотоков;
3) рассчитывают и определяют максимальную потребность в транспорте по видам грузов;
4) составляют заявку на автотранспорт или транспортный график.

Расчет количества транспортных средств производится исходя из объема перевозок и часовой производительности. Данный показатель отражается на процессе определения оптимального пути - маршрутизации.

Повышение эксплуатационной скорости и движения транспорта в меньшей степени зависит от деятельности распределительного центра. При транспортировке на скорость доставки товара влияют: механизация погрузо-разгрузочных работ; ликвидация непроизводственных простоев; согласованные сроки отправки во всех пунктах отправки; отправка транспорта в определенное время с учетом доставки грузовых партий в заданные контрольные сроки.

Для организации работы внутреннего транспорта необходимо произвести подготовительные работы для выбора системы планирования перевозок и организовать упорядоченное выполнение погрузо-разгрузочных работ.

Для планирования перевозок на предприятии в настоящее время применяют одну из двух систем планирования перевозок: стандартную и заявочную.[1] Для первой разновидности характерны достаточно мощные и стабильные грузопотоки, вторая применяется при возникновении эпизодических потребностей в транспортных средствах. Для осуществления транспортировки по стандартному расписанию используются рациональные маршруты, стабильные графики движения транспорта, большую роль играет техническое оснащение мест приема и выдачи товара или материала.

При осуществлении перевозок грузов используются такие виды маршрутов, как: кольцевые, веерные, маятниковые.

Если необходимо последовательное обслуживание транспортным средством нескольких пунктов отправления и получения грузов в течение цикла применяется кольцевой маршрут. Для веерного маршрута характерна грузоперевозка из одного пункта в несколько или из нескольких пунктов в один. При выборе маятникового маршрута транспортировка груза происходит между двумя определенными пунктами.[2] Экономические расчеты играют главную роль в выборе того или иного маршрута.

Порядок выполнения погрузо-разгрузочных работ регламентируется графиком работы транспортных средств.

Необходимо выполнить ряд подготовительных работ для разработки графика работ транспорта:

- обеспечить тарой пункт приема/выдачи;
- оснастить механическими средствами пункт приемки и отправления;

[1] Левиков Г.А. Глобализация мировой экономики и логистика // Бюллетень транспортной информации (БТИ). – 2002. – № 8. – С. 34.

[2] Моделирование оптимальной сети железных дорог с учетом развития транспортно-логистической системы региона. Петров М. Б., Тарасян В. С., Журавская М. А. [Электронный ресурс]. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/modelirovanie-optimalnoy-seti-zheleznyh-dorog-s-uchetom-razvitiya-transportno-logisticheskoy-sistemy-regiona (дата обращения – 23.12.2015).

- закрепить человеческий ресурс за маршрутами транспортных средств.

Планирование грузоперевозок состоит из трех последовательных этапов:

- техническое и экономическое планирование;
- временное планирование;
- экспедирование и диспетчирование.[1]

Для этапа технического и экономического планирования характерно составление календарных и стратегических планов перевозок. В эти планы включают план перевозок, объем грузооборота, количество погрузо-разгрузочных работ, необходимое количество транспорта и механических средств, специальные человеческие ресурсы.

Временные планы перевозок рассчитаны на короткие периоды (смена, сутки, месяц). В сферу их охвата входят: количество погрузо-разгрузочных работ, амортизация транспортных средств и ремонт путей сообщения. Временные планы включают планирование расписания движения транспортных средств.[2]

Для оперативного руководства осуществления транспортных работ, контроля и соблюдения расписаний движения транспорта, а также осуществления временных планов осуществляется диспетчерский мониторинг и экспедиторский контроль транспортного хозяйства. Оперативный учет осуществляется на основе суточных/квартальных отчетов о работе транспортных подразделений.

Особое место в транспортной логистике занимают грузоперевозок, организуемых и осуществляемых через терминально-складские комплексы, они

[1] Сергеев В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. ред. В.И. – М.: ИНФРА-М, 2004. – С. 325.

[2] Альбеков А.У. Роль транспортной логистики в повышении эффективности функционирования предприятия. – Вестник РГЭУ (РИНХ), март 2012. – № 1. – С. 37.

называются терминальными перевозками. Обычно организацией терминальных перевозок занимаются транспортно-экспедиционные фирмы.

Под грузовым терминалом подразумевается совокупность взаимосвязанных организационно сооружений, персонала и технических устройств, в комплексе предоставляющих логистические услуги, связанные с погрузкой-разгрузкой, приемом, сортировкой, хранением и переработкой партий грузов, и сопутствующим коммерческо-информационным обслуживанием субъектов внешнеэкономической деятельности.

Терминально-складские комплексы представляют собой группу складов с распределительным (дистрибутивным) центром. К основным функциям таких комплексов относятся:

1) мониторинг рынка транспортно-логистического услуг;
2) брокерские и юридические услуги, прием, обработка заявок;
3) сбор и транспортировка грузов;
4) временное хранение;
5) осуществление операций грузопереработки;
6) информационно-техническое администрирование услуг терминала.[1]

В настоящее время, помимо прочего, на крупных терминально-складских комплексах предоставляются услуги длительного хранения и таможенной очистки грузов.

Для определенного вида или ассортимента грузов, например, продовольственных, медикаментов, скоропортящихся и т.п., операции транспортно-логистического сервиса осуществляют специализированные терминалы.

Технология терминальной транспортировки осуществляется в три этапа:

1) груз завозят или развозят с терминала;
2) на терминале осуществляется переработка груза;

[1] Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНИТИ РАН. – 2010. – С.20.

3) производится транспортировка груза между терминалами отправления и назначения.[1]

Если организация пользуется транспортом посредников, цена перемещения единицы продукции между двумя точками определяется ставкой или тарифом. Она устанавливается на основе затрат на предоставляемые услуги, ценности, получаемой потребителем, расстояния перемещения, веса, размеров и стоимости груза, сложности поездки и т.д. Эти тарифы оказывают важное влияние на процессы перемещения грузов и развитие предприятий.

Формирование транспортных тарифов происходит на основе:

- стоимости перевозки грузов;
- стоимости дополнительных операций, связанных с перевозкой грузов;
- учета льгот и преференций.[2]

Транспортные тарифы являются формой цены на услугу транспортировки.

Для транспортного предприятия тариф должен возмещать эксплуатационные расходы и способствовать получению прибыли; в отношении покупателя транспортных услуг тариф должен способствовать возможности покрытия транспортных расходов. Таким образом, при формировании и учете транспортных тарифов на предприятии важны не только стоимостные показатели, но и нормативно-правовая база предоставления льгот и преференций.

Из вышесказанного следует, что для большей вероятности достоверности стратегических прогнозов развития производства требуется постоянный мониторинг логистических услуг. Информация должна учитывать внешние и внутренние факторы. Необходимость выбора в конкретном случае оптимального

---

[1] Транспортировка в логистике / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н.Г. Плетнева. – СПб.: СПбГИЭУ, 2005. – С. 52.

[2] Управление цепями поставок: справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гатторны; пер. с 5-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2008. – С. 430.

варианта прогнозирования и научно-обоснованных методов планирования транспортировки грузов продиктована стремлением предприятий к снижению транспортных издержек.

1.1 Информационная логистика на предприятиях

Информационная логистика – раздел логистики, который описывает способы организации потоков информации, которые сопровождают материальный поток в процессе транспортировки. Информационная логистика связывает все стадии производственного процесса: снабжение, производство и сбыт. Информационная логистика также является звеном управления процессами перемещения и хранения товаров на предприятии, что обеспечивает своевременную доставку этих товаров до места потребления с минимальными затратами и оптимальным обслуживанием, в достаточном количестве от места их изготовления.

Основной задачей информационной логистики является доставка информации в систему управления предприятием и из нее. Информационная логистика выполняет функции:

1) собирает возникающую информацию;
2) анализирует информацию;
3) перемещает информацию;
4) накапливает и хранит информацию;
5) фильтрует поток информации;
6) объединяет и разъединяет информационные потоки;
7) выполняет элементарные информационные преобразования;
8) управляет информационным потоком.[1]

Необходимо отметить, что информационный поток соответствует некоторому материальному потоку. Информационным потоком на предприятии

[1] Элларян А.С. Логистика хозяйствования в транспортно-экспедиторской сфере: Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012. – С.158.

являются потоки сообщений в речевой, документационной и другой форме, генерируемые исходными материальными потоками в конкретной логистической системе, а также между логистической системой и внешней средой. Информационный поток предназначен для реализации функций контроля и управления.

Таблица 3 – Классификация информационных потоков в логистической системе предприятия[1]

Признак классификации	Вид информационных потоков
Отношение к логистической системе и ее звеньям	Внутренние, внешние, горизонтальные, вертикальные, входные, выходные
Вид носителей информации	На бумажных носителях, на магнитных носителях, оптические, цифровые, электронные
Периодичность использования	Регулярные, периодические, оперативные
Назначение информации	Директивные (управляющие), нормативно-справочные, учетно-аналитические, вспомогательные
Степень открытости	Открытые, закрытые, секретные
Способ передачи данных	Курьером, почтой, телефоном, телеграфом, телетайпом, электронной почтой, факсом, по телекоммуникационным сетям
Режим обмена информацией	«online», «offline»

[1] Дли М.И., Голубовская В.В., Кинелев В.Ю., Шумаев В.А. Создание информационных систем управления интегрированными предприятиями. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2013. – С. 83 - 84

Направленность относительно материальных потоков	В прямом направлении с материальным потоком, во встречном направлении с материальным потоком
Синхронность с материальным потоком	Опережающие, одновременные, последующие

В таблице 3 приведена классификация информационных потоков на предприятии. Между материальным потоком и информационным потоком не существует прямой зависимости и синхронности во времени возникновения или направленности. Информационный поток может отставать от материального (информация о получения товара), а также опережать материальный поток (заключение контракта):

1) если информационный поток опережает материальный во встречном направлении, то он содержит сведения о заказе;
2) если информационный поток опережает материальный в прямом направлении, то имеет место предварительное сообщение о прибытии груза;
3) при одновременном течении двух потоков в прямом направлении - информация содержит сведения о параметрах материального потока;
4) во встречном направлении вслед за материальным потоком информация будет содержать в себе сведения о результатах приемки груза.

Обычно, одному материальному потоку соответствуют несколько информационных потоков.

Чтобы оптимизировать управление производственным процессом на предприятии внедряют и используют информационные технологии. Автоматизированное решение любой задачи на предприятии делает возможным грамотное планирование, учет затрат, модернизацию производства, оперативное управление процессом изготовления продукции в соответствии с программными и технологическими требованиями. Необходимо отметить прямую зависимость между размером производства и числом процессов, участвующих в создании

прибыли, что делает внедрение и использование информационных технологий жизненно необходимо.

Документооборот является одним из самых важных процессов в деятельности всех предприятий. Эффективная система учета документооборота помогает объективно оценивать производственную деятельность и способствует быстрому и адекватному реагированию для осуществления управления производством. Тем самым, автоматизация документооборота способствует росту эффективности управления.

Для каждой информационной системы, которая решает задачи оперативного управления предприятием, платформой являются базы данных, фиксирующие всю информацию о предприятии. Такую информационную систему обычно называют корпоративной информационной системой, она служит инструментом для управления бизнесом. Информационная система оперативного управления состоит из программных решений по автоматизации бизнес-процессов.[1]

Оптимальная информационная система управления предприятием направлена на автоматизацию большинства видов деятельности предприятия. При этом необходимо учитывать реальный эффект от затрат на автоматизацию и способствует ли она повышению эффективности финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Информационные системы в зависимости от предметной области могут значительно различаться по своей архитектуре функциям, способу реализации.[2] Однако существует ряд общих свойств для всех информационных систем.

[1] Кузнецов С.Д. Основы современных баз данных. Информационно-аналитические материалы Центра информационных технологий [Электронный ресурс]. URL: http://citforum.ru/database/osbd/contents.shtml (дата обращения – 28.02.2015).

[2] Реестр федеральных государственных информационных систем. Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://www.rkn.gov.ru/it/register/ (дата обращения – 28.11.2015).

В основе любой информационной системы лежит среда хранения и доступа к данным, так как они все предназначены для сбора, хранения и обработки информации.[1]

Каждая информационная система ориентирована на конечного пользователя, который не обладает высокой квалификацией в области программирования. Для этого клиентские приложения информационной системы обладают простым, удобным интерфейсом, предоставляющим конечному пользователю все необходимые функции и в то же время не дающим возможности выполнять лишние действия.[2]

На предприятиях создаются базы данных, которые обеспечивают хранение информации и её доступность для всех абонентов системы управления, как показано на рисунке 1. С помощью такой базы данных происходит автоматизированное формирование информации для принятия решений.

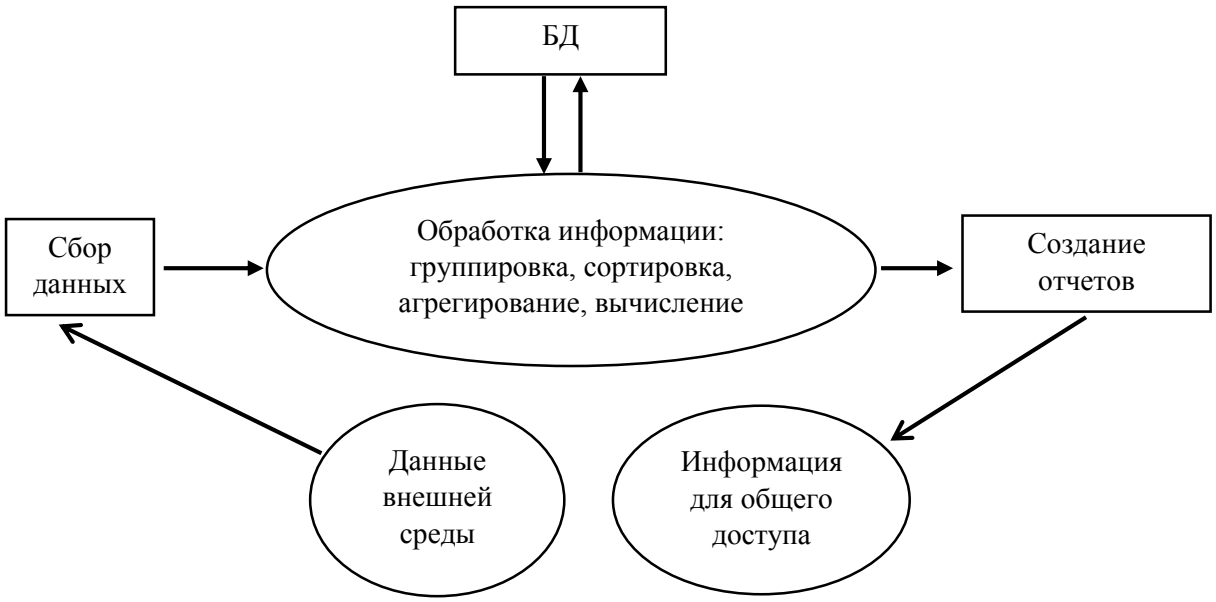


Рисунок 1 – Схема базы данных на предприятии

[1] Теория обработки информации [Электронный ресурс]. URL: http://book.kbsu.ru/theory/chapter6/1_6_17.html (дата обращения – 27.02.2015).

[2] Автоматизированные системы управления транспортной логистикой [Электронный ресурс]. URL: http://www.stautomatics.ru/docs/ASUTL-description-14-2.pdf (дата обращения – 17.11.2015).

Необходимо заметить, что сама информационная система не может быть инструментом для принятия решений в управлении. Решения могут принимать только люди. Однако, система управления может представить информацию в виде, способствующем обеспечению принятия решения.

Информационная система, поддерживающая принятие решений, обеспечивает:

- помощь в отслеживании неработоспособных звеньев системы, снижающих эффективности работы предприятия, что помогает совершенствовать бизнес – процессы и работу организационных единиц;
- синхронизацию данных из подразделений;
- выявление показателей убыточных направлений финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- мониторинг тенденций на предприятии и на рынке.[1]

Для поддержания взаимодействия между модулями и автоматизированными рабочими местами и для того, чтобы система отвечала требованиям и техническим возможностям пользователя, особое значение имеет схема построения системы. Основными параметрами информационной системы с адекватной схемой построения являются безопасность, надёжность, масштабируемость, в связи с этим создании систем управления предприятием используют архитектуру клиент-сервер. Такая архитектура способствует распределению работы между абонентом и сервером, благодаря чему делается возможным совершенствование системы в соответствии с особенностями решаемых задач. Помимо архитектуры клиент-сервер существует архитектура файл-сервер, однако такой вид архитектуры является устаревшим, так как при обработке больших объёмов данных, возможность создания распределённых систем достаточная интеграция с другими системами является неэффективной.

[1] Некрасов А.Г. Взаимодействие информационных ресурсов в логистических цепочках поставок (на примере транспортной отрасли): Монография / под редакцией Л.Б. Миротина. – М.: Техполиграфцентр, 2002. – С. 67.

Для любого предприятия внедрение информационной системы управления является сложным процессом. Однако, для большинства проблем, возникающих при внедрении системы, имеются эффективные методологии решения. Первым этапом в создании системы является консалтинг. Разработка или покупка системы не может обсуждаться, если; не учтены все бизнес - процессы предприятия, не выстроена модель предприятия; не обоснованы требования к внедряемой системе; отсутствует проект будущей системы; не разработаны технические требования. Цель консалтинга – разработка представления о новой системе, описание функционально-информационной модели новой системы.

После внедрения новой системы управления информация становится основным логистико-производственным фактором.[1] В связи с эффективной обработкой информации существенно сокращаются расходы на складирование, достигается оптимальное управление запасами, согласованность действий поставщика и потребителя, ускорение транспортировки за счет информационной электронной взаимосвязи всех звеньев транспортной цепи. Основным недостатком своевременной информации является накопление запасов материалов сверх нормы, из-за неуверенности потребителя и неуверенности поставщика, выражающихся в желании подстраховаться.

Существуют различные виды информационных систем в связи с тем, что имеются различные уровни в организации управления и особенности структуры предприятия. Не существует такой системы, которая сможет полностью удовлетворять потребности предприятия в актуальной информации. В организации существуют уровни: управленческий, стратегический и эксплуатационный, функциональный (например, область продажи и маркетинга

[1] Елисеева Д.С. Непроизводительные издержки участников внешнеэкономической деятельности при совершении таможенных операций. Вестник Российской таможенной академии. – 2014. – № 4 (29). – С. 172.

или производства).[1] Всеми этими уровнями управляют 4 типа информационных систем: системы информационного уровня, системы эксплуатационного уровня, системы управленческого уровня и системы стратегического уровня.

Для систем эксплуатационного уровня характерна поддержка управления операциями, слежение за элементарными действиями (продажи, платежи). Основная цель системы – принятие решений по текущим вопросам и проводка потоков финансов через организацию. В системе эксплуатационного уровня информация должна отвечать таким критериям, как: доступность, оперативность и точность.

Для обработчиков данных на предприятии функционируют системы информационного уровня. Цель таких систем – помощь в интеграции новых информации в бизнес и управление потоком документов. Системы информационного уровня существуют в форме рабочих станций и офисных систем, тем самым являются самыми востребованными приложениями в бизнесе.

Системы управленческого уровня способствуют контролю, управлению, принятию решений и обслуживают административные действия средних менеджеров. Основная цель – мониторинг эффективности функционирования объектов. В основным такие системы выполняют задачи управления перемещениями товара, оптимизируют работу торгового и финансового отделов, представляют отчет о фактических издержках, которые превышают бюджеты.

Существуют системы управленческого уровня, поддерживающие функцию необычного принятия решений. Такие системы сосредотачиваются на неструктурированных решениях, с неопределенными информационными требованиями. Такие системы называются системами стратегического уровня. Они выступают инструментом для подготовки стратегических исследований и длительных трендов для руководителей высшего уровня. Основная цель таких

[1] Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – С.102.

систем – оптимизация изменений в условиях эксплуатации и интегрирование изменений, учитывая существующую организационную возможность.[1]

По функционалу информационные системы могут быть также дифференцированы. Обслуживание собственными информационными системами касается функций вроде финансирования, управления человеческими ресурсами, бухгалтерского учета. Если предприятие достаточно крупное, то собственными информационными системы обслуживаются подфункции. Например, функция производства имеет систему управления запасами, процессом, автоматизированной разработки и планирования производственных требований.

Таким образом, в организации могут функционировать системы различных уровней: эксплуатационного, управленческого, информационного и стратегического для каждой функциональной области. При этом, внедрение такой информационной схемы требует четкого определения модели структурных и организационных требований предприятия и предполагает построение архитектуры движения информации.

1.3 Организация транспортной и информационной логистики на предприятиях, занимающихся ВЭД

Логистика внешнеэкономической деятельности предприятия — это набор действий и решений, которые обеспечивают эффективное и постоянное функционирование организации, достижение целей компании в области ведения внешнеэкономической деятельности.[2]

Влияние логистики внешнеэкономической деятельности на все стадии производства в условиях глобальных финансового и экономического кризисов становится более значительным. В основном, это является следствием

[1] Электронный путеводитель. Базы данных в экономике [Электронный ресурс]. URL: http://www.nlr.ru/lawcenter/eng/econom/ecbdall.htm (дата обращения – 05.02.2015).
[2] Erkayman B., Gundogar E., Akkaya G., Ipek M. A fuzzy topsis approach for logistics center location selection // Journal of Business Case Studies. The Clute Institute, Littleton, Colorado. – 2011. – V.7. – № 3 (May/June). – P. 4955.

углубления интернационализации экономики, влиянием интеграционных тенденций на национальную экономику, изменением структуры и объемов мирового товарооборота, возрастанием негативных последствий реализации финансовых инструментов.

Логистика внешнеэкономической деятельности предполагает, что в основе деятельности предприятия должна находится оптимизация движения материальных ценностей, прогноз и оценка эффективности возможных решений.

Для эффективного функционирования предприятия большую роль играет оптимизация логистической системы. Это способствует оперативной мобилизации резервов, учитывая выбор наименее затратных организационных факторов.[1] Благодаря оптимизации происходит наименее болезненная адаптация субъектов экономики к нестабильной и изменяющейся рыночной среде. Анализировать необходимо все образующие логистическую систему взаимосвязанные процессы в комплексе: транспортные, материальные, складские, информационные.

Для этого необходимо производить мониторинг внешней среды предприятия, а именно:

- поиск интересующей продукции, работа с продавцами;
- обновление пакета документов, необходимых для внешнеторговой поставки;
- оптимизировать организацию грузоперевозок в контейнерах, железнодорожных вагонах, автомобильным транспортом;
- исследовать изменения в области таможенного и валютного законодательства;
- рассчитывать себестоимость ввозимой продукции в целом или отдельно по каждому наименованию поставляемого товара.

[1] Щербанин Ю. А. Естественные монополии: возможность создания конкурентной среды [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=books/sa2013/12 (дата обращения – 19.12.2015).

Сформированные устойчивые отношения обмена товаров в рамках внешнеэкономической деятельности способствуют не только получению прибыли предприятием, но и повышению конкурентоспособности на мировом рынке.

Одной из наиболее важных форм внешнеэкономической деятельности, которые возникают в рамках внешнеэкономических отношений являются экспортные операции. В большинстве случаев формой, регистрирующей обмен товарами и услугами, а также экспортные операции, является внешнеторговый контракт.

У экспортно-импортных операций, относящихся к логистике внешнеэкономической деятельности имеются свои специфические черты, например, при осуществлении таможенных формальностей, определению международных правил перевозки и условий поставки товаров на основе Инкотермс 2010, в оформлении документов.

Основной платформой современной логистики является осуществление управления материальными потоками на протяжении всей цепи поставок в нужном направлении и в интересах потребителя. Главная цель – достижение максимальной эффективности логистических процессов в организации. В перспективе, логистический процесс протекает на основе правила «7R»: необходимый товар; нужного качества; в запрошенном количестве; в нужное время; в назначенное место; обозначенному потребителю; с оптимальным уровнем затрат.[1]

Опираясь на эти правила, достижение основных целей логистики относительно внешнеэкономической деятельности должно способствовать обеспечению потребителя необходимым по количеству качественным товаром, в необходимое время, в назначенное место, от добросовестного поставщика, с безупречным уровнем обслуживания и при обозначенном уровне затрат.

---

[1] Торгово-промышленная палата. АСЕХ –альянс логистических и таможенных фирм [Электронный ресурс]. URL: http://tpprf.ru/ru/interaction/committee/komlogistics/news/70193/?COMMITTEE_CODE=komlogistics&ARTICLE_ID=70193&&print-mode (дата обращения – 04.12.2015).

Логистическая система предприятия, занимающегося внешнеэкономической деятельностью – устойчивая совокупность структурных подразделений, которые взаимосвязаны и объединены общим управленческим процессом и функционируют для реализации стратегических целей внешнеэкономической деятельности.[1] Цель логистической системы внешнеэкономической деятельности предприятия – управление и реализация потоков материальных ценностей и сопутствующих им других потоков для выполнения экспортно-импортных операций на основе логистических требований.

Материальный поток является важным элементом на предприятии, занимающемся внешнеэкономической деятельностью. Анализ параметров и структуры материальных потоков внешнеэкономической деятельности помогает решить следующие задачи:

– обеспечить рациональный подход к управлению внешнеэкономической деятельностью;

– совершенствовать систему координации потоков внешнеэкономической деятельности.

Для оптимизации внешнеэкономической деятельности предприятия в условиях кризиса, формирование логистической стратегии невозможно без ряда антикризисных мероприятий:

– создания относительно открытой системы деятельности;

– осуществления экономического прогнозирования с использованием общемировых прогнозов;

– совершенствования методов регулирования потоков внешнеэкономической деятельности;

– уменьшения торговых барьеров;

– снижения налогов для стимулирования внешнеторговой деятельности;

[1] Логистика ВЭД [Электронный ресурс]. URL: http://primaved.blogspot.ru/ (дата обращения – 01.12.2015)

– унификации таможенных, экспортно-импортных процедур с одновременной их автоматизацией;

– создания четко сформулированного законодательства, исключающего взаимопротиворечащие аспекты.[1]

В процессе разработки логистической стратегии необходимо учитывать факт незаменимости логистических структур в качестве основных распространителей товаров и услуг, а также информации во внешнеэкономической деятельности. На деятельность предприятия на внешнем рынке влияет его миссия, которая определяет активность поведения на рынке и финансовое благополучие организации. Ужесточение конкурентной среды на современных мировых рынках, появление более дешевых и эффективных разработок, подвигают предприятие к пересмотру существующих принципов функционирования, то есть перестроению бизнеса на основе логистического подхода.

К примеру, большинству руководителей российских компаний хорошо известны логистические методы управления. Однако, во внешнеэкономической деятельности их используют лишь фрагментарно и в отдельных структурах, что находит отражение в качестве принимаемых решений в управлении всей цепи внешнеторговой поставки.

Из вышесказанного следует, что основной составляющей экспортных сделок является информационный поток, который приобретает особое значение, когда встает вопрос об обеспечении условий внешнеэкономического контракта. В числе прочего, информационного потока содержит в себе данные о сертификате происхождения, об отгрузочных документах: упаковочном листе, транспортной накладной, страховом полисе.

Транспортная составляющая также имеет важное значение при совершении экспортно-импортных операций. Изменения, которые происходят в

[1] Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Ионичева В.Н. Институциональные и организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в евразийском экономическом союзе. Часть 1. Экономическая наука современной России. –2015. – № 3 (70). – С. 87 – 89.

сфере транспортных услуг, выражаются главным образом в потребительской переориентации рынка. Они обусловили необходимость принятия новых управленческих решений, создания новых систем управления, которые были бы способны быстро реагировать на изменяющиеся условия среды и запросы потребителей.[1]

Организация перевозок во внешнеэкономической деятельности –сложный процесс, который затрагивает множество логистических аспектов деятельности перевозчиков, а также других субъектов, которые обеспечивают организацию и контроль выполнения транспортировки. Поэтапная реализация этого процесса воздействует на возникновение материальных, финансовых и информационных потоков, и на затраты, определяющие уровень цен на товары.

По оценкам специалистов, транспортные издержки составляют 40 – 60 % от конечной цены продукции.[2] Важнейшая задача транспортной логистики в снижение уровня этих затрат. В связи с этим, все большую роль приобретают компании, специализирующиеся на транспортировке грузов.

Основными направлениями деятельности таких компаний являются:

- оказание профессиональных услуг в области внешнеторговой деятельности, как для начинающих компаний, так и работающих на этом рынке значительное время;
- поставки конкурентоспособной продукции;
- минимизация затрат в транспортных, таможенных, налоговых областях;
- минимизация сроков поставки;
- обеспечить появление у наших партнёров дополнительного времени сил и средств на решение основных задач своей фирмы.

[1] Брынцев А.Н., Синько А.В. Логистика внешнеэкономической деятельности. Монография. Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ОАО «Иткор»). – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2013. – С. 35.

[2] Проблемы транспортной логистики России и Норвегии: общность и различие условий и подходов. Интервью с зав. лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Ю.А. Щербаниным (январь, 2014) [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=search (дата обращения – 27.12.2015).

Повышение доли рынка транспортно-логистических услуг, которые предоставляют российские перевозчики и экспедиторы, для осуществления внешнеэкономической деятельности предприятий, является следствием достижения высокого уровня качества логистического обслуживания, которое отвечает международным стандартам. Однако, требуется разработать системные отраслевые и межотраслевые стандарты, которые будет регламентировать экспедиторскую деятельность при осуществлении мультимодальных перевозок. Со стороны грузоотправителей становится актуальными требования, чтобы транспортные компании, которые предоставляют логистические услуги, учитывали:

1) скидочную систему тарифов;
2) оптимальные сроки доставки;
3) информационное обеспечение доставки;
4) промежуточное складирование товара для последующей доставки;
5) возможность переадресовки заказа;
6) автоматизацию процесса систему слежения за выполнением заказа.[1]

Относительно службы логистики предприятия, при осуществлении транспортно-складских операций основной задачей является минимизации запасов продукции, которая хранится на складе.[2]

Самый оптимальный принцип системы складирования – принцип «Just in time». Заказ продукции осуществляется под конкретного потребителя и после подтверждения валютной транзакции, что также практикуется при формировании финансового потока. Логистическая служба организовывает доставку продукции с таможенного склада или от поставщика целенаправленно на склад получателя. Таким образом, становится возможным сократить затраты

[1] Голованева А.А. Проблемы формирования транспортно-логистической инфраструктуры пространства Таможенного союза Белоруссии, Казахстана и России [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=search (дата обращения – 07.12.2015).
[2] Сущность и задачи транспортной логистики [Электронный ресурс]. URL: http://logistic-info.ru/transportnaya-logistika/ (дата обращения – 12.12.2015).

на основные логистические операции и устранить опасность появления излишков.

Из вышесказанного следует, что при эффективном использовании принципов и методов логистики руководством предприятия, становится возможным высвобождение финансовых средств как дополнительного остатка. Применение логистического управления в организации внешнеэкономической деятельности предприятия, в числе прочего: позволяет сократить количество неликвидной продукции, ускорить процесс оборачиваемости капитала; способствует снижению себестоимости производства, удовлетворению потребностей потребителей.

На современном этапе развития экономических отношений, все большую роль приобретают частные компании, предоставляющие транспотрно-логистические услуги, однако, наиболее полно отразить степень развития логистического сервиса и внедрения логистических методов в управление организацией в стране можно лишь рассмотрев организацию логистики в государственной организации.

Глава 2. Организация транспортной и информационной логистики в международных перевозках грузов в государственных корпорациях (на примере РЖД)

2.1 Информационная логистика и информационные технологии в ОАО «РЖД»

Для технических информационных средств железных дорог, которые создавались в конце XX века, были характерны невысокая унификация и техническая сопряженность, а также, как результат, недостаточная утилитарность. В настоящее время, как следствие, существуют трудности в процессе логистизации отрасли и переходу к высокотехнологичным перевозкам, например, при строительстве высокоскоростных магистралей.

Самым серьезным недостатком большинства действующих автоматизированных систем управления железнодорожным транспортом является их обособленность как самостоятельных систем, не ориентированных на конечный коммерческий результат, вследствие чего при их интеграции в единую систему возникает необходимость больших финансовых затрат.

Практически все системы не взаимосвязаны и были созданы разными разработчиками для решения узкого круга задач. Тем самым, в большинстве случаев является невозможной взаимоувязка систем. При разработке решений по взаимоувязке автоматизированных систем возникают трудности, вызванные разнородностью принципов построения и несовместимости их программного обеспечения.

Большинство аналогичных функциональных задач в разных системах решаются разными методами – это приводит к неадекватности выполняемых системных операций. Также происходит усложнение обслуживания систем, которые построены на разным принципах и программных базах. Все это

повышает стоимость разработки систем, проектов их внедрения и программного обеспечения, а также эксплуатационных затрат на их содержание.[1]

Построение логистической системы управления перевозками должно строиться на основе принципа единой системы, способной интегрировать все звенья управления перевозками: согласование заявок на перевозку грузов, анализ пассажиропотоков, организацию перевозочного процесса.

Самая важная функция современной структуры управления логистическим процессом выражается в формировании единой логистической модели процесса перевозки.

Разработанный стратегический маркетинговый план как платформа для инновационной логистики, во взаимодействии со стратегическим управлением, в основе которого лежит модель и метод динамического программирования, содержит инструкцию к последовательному улучшению исходных плановых установок системы перевозок посредством увеличения организационно-экономических факторов конкурентоспособности, повышения качества логистических услуг, улучшению внутренней логистической системы, структурному изменению коммуникаций ОАО «РЖД».

Структуру внедрения инновационной логистики можно увидеть в Приложении Б.[2] Для системы управления базами данных в модели, характерен иерархический принцип, благодаря которому в логистических процесс включаются банки данных и банки моделей, накапливающие количественные показатели, которые формируют отчет о деятельности организации. Иерархический принцип при построении файлов обусловливается разнородным характером управленческих задач на разных уровнях, множеством ступеней объединения информации, каждый из которых соответствует сложности принятия решений. Этот принцип согласован с концепцией интеграции логистической информационной системы.

---

[1] Некрасов А.Г. Инновационные стратегии управления результативностью транспортно-логистических цепей // Железнодорожный транспорт. – 2005. - №1. – С. 48.

[2] Голоскоков В.Н. Инновационная логистика в структуре ОАО «Российские железные дороги» // Креативная экономика. — 2007. — № 8 (8). — С. 63-71.

В банке базовых данных содержатся исходные данные о внутренней и внешней среде ОАО «РЖД»: информация о потребителях, о программе НИР, происходит идентификация потребности в технологических разработках, компилируются сведения о технологическом потенциале.[1] Более низкий уровень детализации включает файлы различного планирования, файлы договоров, графики движения поездов, файлы применения подвижного состава, амортизационные сведения.

Благодаря тому, что банк управленческих данных имеет сводные аналитические данные, которые обобщают результаты обработки первичной информации, он существенно разгружает банк базовых данных с непосредственным доступом.[2]

На уровне банка базовых моделей находятся модели, расчетного и оценочного характера, модели планирования и контроля деятельности. На данном уровне используются модульные программы, обрабатывающие обособленные комплексы задач холдинга. Также происходит решение отдельных, изолированных локальных задач в плане распределительной внутренней и информационной логистики.

Банк управленческих моделей ориентирован на совокупность инструментов-моделей для решения проблем, он позволяет получить плановые контрольные данные, которые актуальны для стратегического плана холдинга и позволяют оптимизировать инвестиционные проекты, а также обеспечивают координацию логистического процесса для максимального числа участников логистической цепи. Для осуществления этих действий используются дескриптивные инструменты, модели принятия решений, логистические модели MRP-II, ERP, SCM.

Такие управленческие модели требуют специальные подсистемы обработки данных для итогового представления управленческой информации.

[1] Некрасов А.Г., Методы логистического аудита и оценки в железнодорожном комплексе // Железнодорожный транспорт. – 2005. Н № 7. – С. 33.
[2] Eggertsson T. Economie behavior and institutions Cambridge, 1990. – P. 62.

Поэтому большее значение имеют системы, созданные для верхнего уровня управления:

- исполнительные информационные системы EIS;
- системы выборочной отчетности ERS.[1]

Благодаря использованию таких систем информация может дополняться различными вариативными анализами и преобразовываться в графики. В таких случаях исполнительные информационные системы расширяются до формата системы, поддерживающей принятие решений, включая механизмы анализа тенденций и аналитические алгоритмы.

Таким образом, внедрение инновационной логистики, в логистические процессы деятельности ОАО «РЖД», позволяет:

- прогнозировать экономический потенциал сети дорог;
- регулировать финансовые потоки;
- определять перспективные сегменты рынка;
- анализировать долгосрочные тренды на рынке перевозок;
- осуществлять поиск оптимальных форм реализации логистических технологий.[2]

Одной из главных автоматизированных систем, которую используют в ОАО «РЖД», является Автоматизированная система «Электронная транспортная накладная» (АС ЭТРАН).

АС ЭТРАН - автоматизированная система подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки.[3] Система позволяет грузоотправителю полноценно участвовать в документообороте с

---

[1] Тыряткина О.В., Полухин И.В. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом. Логистические системы в глобальной экономике. – 2012. – № 2. – С. 467 – 471.

[2] Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020. Аналитический центр при правительстве РФ. Официальный сайт [Электронный ресурс] URL: http://ac.gov.ru/events/06598.html (дата обращения – 13.12.2015).

[3] Бондаренко Н.П. Особенности таможенного оформления товаров, перевозимых железнодорожным транспортом. Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2007. – № 4 (28). – С. 52.

ОАО «РЖД», принимать заявки и оформлять перевозки, подготавливать электронные накладные и пр. со своего рабочего места. Все операции в системе выполняются согласно Правилам приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом и Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации.

АС ЭТРАН работает круглосуточно, в режиме «7х24», что позволяет оперативно, в любое удобное время осуществлять:

1) оперативный контроль хода согласования заявок на перевозку груза;

2) производить предварительный расчет стоимости перевозки по подаваемой заявке. Позволяет осуществлять планирование расходов;

3) при необходимости или по каждой отправке оперативно уточнять заявки до начала перевозки груза;

4) производить оформление перевозочных документов с использованием данных согласованной заявки;

5) подавать заявки в электронном виде с указанием пограничных передаточных станций, в соответствии с планом формирования;

6) получать оперативную информацию о состоянии лицевого счета;

7) участвовать в полном технологическом цикле формирования документов:

- оформление заявок;
- оформление перевозочных документов по отправлению на основе заявки;
- заявления на переадресовку, уведомления, акты, вагонные листы, передаточные ведомости, ведомости подачи/уборки вагонов, телеграммы на оплату перевозок экспедиторскими организациями и др.

8) Оформлять все виды железнодорожных документов, сопутствующих перевозке грузов.[1]

Автоматизированная система ЭТРАН, помимо высокой функциональности обладает также рядом дополнительных плюсов:

1) возможность исключать вероятные ошибки при расчете провозных платежей, которые вводятся ручным способом в перевозочные документы абонентом системы;

2) снижение временных затрат на оформление перевозки за счет технологии электронного документооборота;

3) наличие сертифицированных средств защиты информации;

4) наличие механизма электронно-цифровой подписи, что позволяет перейти на безбумажную технологию документооборота.

АС ЭТРАН функционирует в трех режимах (модулях): инфраструктурные ограничения, управленческая отчетность и аналитика и планирование.

Режим инфраструктурного ограничения обеспечивает ввод информации по перерабатывающей способности инфраструктуры железной дороги и предназначен для обеспечения контроля на соответствие заявляемых объемов погрузки и выгрузки фактическим возможностям инфраструктуры.

Ввод информации по перерабатывающим способностям инфраструктуры железной дороги возможен в разрезе: станции, подъездного пути, клиента, группы груза, рода подвижного состава, операции.

Режим планирование обеспечивает:

1. Расчет проекта плана на основании принятых заявок или ввод проекта вручную с учетом маркетинговых исследований и особых заданий на перевозку грузов. Проект плана перевозок составляется в целом по железной дороге и дифференцируется:

- по номенклатуре грузов в тоннах и вагонах в среднем в сутки;

[1] Корсаков А.В., Бакланова Е.Г. Информационное обеспечение холдинга «РЖД». Автоматика, связь, информатика. – 2015. – № 6. – С. 11 – 13.

- по железным дорогам назначения и родам вагонов (крытые, платформы;
- полувагоны, зерновозы, цементовозы, с выделением вагонов для перевозки цемента, рефрижераторные и прочий подвижной состав);
- по железным дорогам назначения наливных грузов в цистернах, отдельно нефть и нефтепродукты, светлые нефтепродукты, спирт, химикаты, патока, растительное масло, аммиачная вода и прочий налив;
- по железным дорогам назначения каменного угля, лесных грузов, зерна, руды железной и марганцевой, черных металлов, строительных грузов, химических и минеральных удобрений.

2. Формирование месячного плана перевозок грузов осуществляется в вагонах и тоннах по железным дорогам отправления и видам сообщений, а также по номенклатуре грузов.

3. Формирование оперативного плана перевозок грузов по принятым заявкам от грузоотправителей для перевозки грузов по обозначенным датам планируемого периода погрузки. Сводная заявка формируется на перевозки грузов по железным дорогам по обозначенным датам:

- по номенклатуре грузов в тоннах и вагонах;
- по железным дорогам назначения и родам подвижного состава с выделением его принадлежности (собственные, арендованные или инвентарный парк МПС России);
- по железным дорогам назначения наливных грузов в цистернах с выделением их принадлежности (собственные, арендованные или инвентарного парка МПС России);
- по железным дорогам назначения для всей номенклатуры грузов и рода подвижного состава;
- по видам сообщений.[1]

[1] По пути устойчивого развития информационных технологий. Конференция «ИНФОТРАНС-2014». Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 11. – С. 44 – 45.

Подсистема формирования отчётности, реализованная в системе ЭТРАН, предназначена для оперативного получения информации, необходимой для принятия управленческих решений, а также, для проведения комплексного анализа грузовых перевозок.

Подсистема включает следующие статистическую, управленческую функциональные группы и отчеты произвольных пользователей.

Статистическая отчётность включает в себя отчеты по установленным формам, механизмы фиксации отчетных дней и месяцев и процедуры подготовки данных для передачи в информационное хранилище.

Управленческая отчётность реализует и готовит комплексную управленческую отчётность для руководящего состава фирменного транспортного обслуживания в разрезах выполнения плана перевозок, бюджета продаж, сводного задания, финансовых расчётов с клиентами; осуществляет контроль качества оформления перевозочных документов; производит оценку качества выполнения транспортных услуг, качества работ, связанных с перевозкой грузов; готовит отчёты по работе ОАО «Трасконтейнер»; осуществляет мониторинг карточки контроля расчётов; производит коммерческую диспетчеризацию и анализ сводного заказа; осуществляет комплексный анализ статистической нагрузки.

Произвольные отчёты пользователей реализованы для возможности гибкого удовлетворения требований к отчётности пользователей и реализует выполнение следующих функций:

- визуальный построитель запросов к базам данных ЭТРАН на основании метаданных;
- построитель отчётов;
- построитель графиков на основании отчётов;
- экспорт в файлы MS Word, MS Excel, текстовые, HTML;
- печать;
- возможность публикации отчётов для различных групп пользователей системы;

- регламентное построение отчётов.[1]

Подсистема отчётности функционирует на двух серверах ЭТРАН: оперативной базе данных и оперативном архиве.

В оперативной базе данных ЭТРАН хранятся первичные транзакционные данные за последние шесть месяцев и производится репликация этих данных в оперативном архиве ЭТРАН в режиме «online». Также в оперативном архиве ЭТРАН хранятся вторичные таблицы данных для ускоренного построения статистической и управленческой отчётности.

В настоящее время ЭТРАН охватывает 100% железнодорожных грузоперевозок на территории Российской Федерации. В системе ежемесячно оформляется более 1,5 миллионов накладных на перевозку. На 31 августа 2015 года в системе ЭТРАН работало более 45 тыс. пользователей из 11,3 тыс. организаций, в том числе 19,8 тыс. пользователей из 8,4 тыс. организаций, не являющихся подразделениями ОАО «РЖД». В месяц оформляется свыше 124 000 заявок и более 970 000 накладных.[2]

АС КТЛО – автоматизированная система комплексного транспортного обслуживания, которая контролирует все перевозки, организуемые АО «РЖД Логистика» в рамках внутрихозяйственных перевозок ОАО «РЖД», а также предоставляет комплекс транспортно-логистических услуг внешним потребителям. С помощью АС КТЛО возможен:

- прием заявок клиентов на перевозку грузов/контейнеров различными видами транспорта;
- формирование транспортно-логистических решений на перевозку грузов/контейнеров различными видами транспорта;
- контроль за процессом комплексной перевозки;
- расчеты с клиентами и поставщиками компании;
- анализ логистики перевозок и их доходности.

[1] Зайченко М.М. Ускорение перевозок внешнеторговых грузов на дороге // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 16 – 17.

[2] Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: http://mintrans.ru (дата обращения – 23.12.2015).

Временный порядок взаимодействия ОАО «РЖД» и АО «РЖД Логистика» по организации перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов на транспортерах (утв. ОАО РЖД 26.06.2013 N 240).

В ОАО «РЖД» также началась промышленная эксплуатация Автоматизированной системы управления транспортным обслуживанием (АСУ ТО). Система автоматизирует работу с договорами ОАО «РЖД» на оказание услуги перевозки груженых и порожних вагонов по графику с согласованным временем отправления и прибытия. В настоящее время в системе зафиксировано 510 ниток графика и заключено 93 договора на перевозку груженых или порожних вагонов по графику.[1] Технология автоматизации помогла Центру фирменного транспортного обслуживания – филиалу ОАО «РЖД» — выйти на новый уровень взаимодействия с крупными клиентами. В системе ведутся реестры железнодорожных сетевых ответвлений, ниток графиков поставок и договоров на перевозку грузов, осуществляется месячное планирование процесса перевозок, реализованы контроль отклонений грузопотоков от согласованных параметров и контроль исполнения договорных обязательств.

Таким образом, в ОАО «РЖД» внедряются и реализуются принципы инновационной логистики, которые базируются на внедрении эффективных механизмов принятия управленческих решений в части логистических процессов в организации и ее внешней среды. Основные автоматизированные системы, используемые холдингом: АС ЭТРАН, АС КТЛО, АСУ ТО.

2.2 Организация транспортно-логистических услуг в ОАО «РЖД»

Для РФ железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение, так как представляет собой связующее звено единой экономической системы, обеспечивающее стабильность промышленной деятельности предприятий и инфраструктурную связь с отдаленными регионами страны.

[1] Единый архив социологических и экономических данных [Электронный ресурс]. URL: http://sophist.hse.ru/4dbank.shtml (дата обращения – 10.03.2015).

Инновационное развитие ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с задачами, которые определены Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.[1]

Цель инновационного развития компании - достижение эффективности результатов при постоянном росте качества предоставляемых услуг, высоком уровне инноваций и безопасности перевозок.

Входящие в холдинг «РЖД» компании обеспечивают комплексное логистическое обслуживание предприятий всех отраслей промышленности и осуществляют обеспечение логистики снабжения, сбыта и внутризаводской логистики, международные мультимодальные перевозки, представление интересов в таможенных и налоговых органах.

Для всех предприятий, занимающихся железнодорожными перевозками, действуют одинаковые тарифы на перевозку и формируются они следующим образом.

Для определения стоимости перевозки грузов используют исключительные, общие, льготные, местные тарифы.[2]

Основным видом тарифов являются общие тарифы. Они определяют стоимость перевозок большинства грузов.[3]

К исключительным тарифам относятся тарифы, которые устанавливаются на базе общих тарифов вкупе со специальными надбавками и скидками. Такие тарифы распространяются на конкретные грузы и могут быть повышенными и ли пониженными.

---

[1] Ткаченко Т.В. Долгосрочный прогноз развития железнодорожного транспорта общего пользования в России (на период до 2030 года) [Электронный ресурс]. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/dolgosrochnyy-prognoz-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-obschego-polzovaniya-v-rossii-na-period-do-2030-goda (дата обращения – 19.12.2015).

[2] Россия и ВТО: некоторые вопросы транспорта и логистики. Выступление зав. лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем ИНП РАН д.э.н. Щербанина Ю.А. на 1 Международной конференции «Логистика и архитектура цепей поставок». (г. Москва, 24-26 сентября 2012 г.) [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=interview/20121021 (дата обращения – 19.12.2015).

[3] Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 09.12.2010 года.

При перевозке целевых грузов и грузов железных дорог используются льготные тарифы. Также возможна установка начальниками отдельных железных дорог местных тарифов. В такие тарифы включаются размер платы за перевозку и ставка провозного сбора, действующего в пределах данной дороги.

Помимо провозных платежей на железной дороге взимается плата с грузополучателей и грузоотправителей за дополнительные услуги в перевозке грузов. Такие платежи называют сборами и взымают за совершение операций по хранению, проверке груза, обслуживанию вагонов и экспедированию грузов.[1]

Тарификация перевозок зависит в основном от расстояния транспортировки. При организации железнодорожных перевозок по территории РФ и за ее пределы большая площадь страны играет как положительную, так и отрицательную роль.

В общесетевой организации грузовых перевозок имеются свои особенности:

- высокая концентрация транспорта на основных коридорах, ограниченная пропускная способность сортировочных станций;
- по всей сети железных дорог применяется три вида тяги: электрифицированная сеть с электротягой переменного и постоянного тока (от сети, соответственно: 25% и 24%); неэлектрофицированная сеть дорог с тепловозной тягой;
- соответствующая структура парка локомотивов, около 500 пунктов смены вида тяги по всей сети, при меньшем расстоянии относительно среднего расстояния перевозок;
- значительная операционная синергия этой существующей технологической системы;
- значительная доля повагонных отправок и необходимость их принятия к перевозке в масштабах общей сети;

[1] Кузменко Е.В., Полухин И.В. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом. Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2013. Т. 2. – № 9. – С. 184 – 185.

- сохранение общедоступности железнодорожного транспорта для грузовладельцев из различных регионов и отраслей промышленности на основе среднесетевой методологии формирования тарификации перевозок;
- необходимость соблюдения международного законодательства в сфере железнодорожных перевозок.[1]

Основные факторами, от которых зависит перевозка грузов железнодорожным транспортом, являются:

1) способ отправки;
2) вид вагона;
3) характер принадлежности вагона или контейнера;
4) количество и вид перевозимого груза.[2]

Железнодорожная перевозка груза можно осуществляется повагонным, контейнерным, малотоннажным (когда вес не превышает 25 тонн, а объем не превышает объема полувагона) и мелкотоварными способами (вес не более 10 тонн и объемом не более 1/3 вагона). Груз может перевозиться в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.[3] Платформа, контейнер или вагон, могут быть собственностью холдинга, а могут принадлежать грузополучателю, грузоотправителю или логистической фирме.

По скоростному виду перевозки различают грузовой, большой или пассажирский, что определяет суточный километраж груза. Километраж перевозки влияет на размер провозной платы и взимается за расстояние (перевозки грузовой или большой скоростью) или за действительно пройденное

---

[1] Журавская М. А. IV Международный симпозиум Ассоциации железнодорожных университетов и организаций Европы и Азии // Инновационный транспорт. – 2011. – №1. – С. 43 – 45.

[2] Иванов В.И. Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок в международном сообщении/ Сборник: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет. Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. МГУПС, Институт экономики и финансов. – 2015. – С. 120 – 121.

[3] Транспортировка в логистике / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н.Г. Плетнева. – СПб.: СПбГИЭУ, 2005. – С. 73.

расстояние (перевозка негабаритных грузов; перевозка грузов пассажирской скоростью). Также на размер провозных платежей оказывает влияние количество провозимых грузов, учитывая номенклатурную позицию товара.

Основой для установления тарифов на железной дороге в РФ является Соглашение от 09.12.2010 между Минтрансом России, Минэкономразвития России, ФАС России, ФСТ России и ОАО «РЖД» «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики».[1] Также в нем регламентируются:

1. правила доступа к услугам инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства, включающие единые принципы определения приоритетности предоставления доступа к услугам инфраструктуры, существенные условия договора на оказание услуг инфраструктуры, иные положения, необходимые для обеспечения доступа перевозчиков государств к услугам инфраструктуры;

2. правила оказания услуг инфраструктуры, включающие перечень таких услуг, единые принципы диспетчеризации и распределения пропускной способности инфраструктуры, регулирующие вопросы лицензирования;

3. единые правила установления исключительных тарифов, определяющие порядок предоставления исключительных тарифов и перечень необходимых материалов, обеспечивающих необходимость установления исключительных тарифов для товаропроизводителей государств;

4. Правила рассмотрения Комиссией Таможенного союза заявлений потребителей о нарушении прав и интересов действиями организаций железнодорожного транспорта по изменению уровня тарифов на перевозку грузов.[2]

---

[1] Соглашение от 09.12.2010 между Минтрансом России, Минэкономразвития России, ФАС России, ФСТ России и ОАО «РЖД» № 19145 «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики».

[2] Соглашение от 09.12.2010 между Минтрансом России, Минэкономразвития России, ФАС России, ФСТ России и ОАО «РЖД» № 19145 «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики».

Необходимо отметить, что данное соглашение регламентирует тарифную политику на территории всего Единого экономического пространства Таможенного союза России, Беларуссии и Казахстана.

В настоящее время структура российского парка грузовых вагонов составляет 998,8 тыс. единиц, из них:

- 301,4 тыс., или 30,2% – в собственности ОАО «РЖД»;
- 227,7 тыс., или 22,8% – в собственности дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», в том числе 200,3 тыс. – в собственности ОАО «ПГК»;
- 469,7 тыс., или 47% – собственности других владельцев.[1]

В период с 2007 по 2014 год общий российский парк вагонов увеличился почти на 23%. Необходимо отметить, что парк грузовых вагонов, который не принадлежит ОАО «РЖД», возрос на 300,7 тыс. единиц, из этого числа на долю приобретенных частным бизнесом вагонов приходится 250 тысяч вагонов с учетом замены выбывающего подвижного состава. Парк ОАО «РЖД» и дочерних и зависимых обществ снизился до 529,1 тыс. вагонов.[2]

Число владельцев вагонов в настоящее время составляет около 1900 операторов, в собственности большинства из которых парки от нескольких единиц до нескольких сотен грузовых вагонов.

Логистические услуги в холдинге осуществляют 2 профильные компании GEFCO и ОАО "РЖД Логистика", а также структурное подразделение Центральное фирменное транспортное обслуживание (ЦФТО).

Группа GEFCO, ведущий поставщик логистических решений и услуг для промышленных предприятий, располагает интегрированной инфраструктурой в нескольких ключевых направлениях. Компания предоставляет глобальные услуги на основе инновационных решений для широкого спектра отраслей экономики с учетом индивидуальных требований заказчика.

---

[1] Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. URL: http://rosavtodor.ru/information/vse_o_dorogah/ponyatie_dorogi.html (дата обращения – 20.12.2015).

[2] Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015).

GEFCO специализируется на перевозке готовых автомобилей, спецтехники, запчастей и автокомпонентов, оборудования и товаров народного потребления.

GEFCO реализует интегрированные логистические решения для промышленных предприятий оптимизируя их глобальные цепочки поставок.

Компания GEFCO была основана в 1949 году в качестве логистического подразделения автопроизводителя Peugeot. Сегодня GEFCO является ведущим международным логистическим оператором, на 75% принадлежащим ОАО "РЖД", на 25 – концерну Peugeot Citroen.

ОАО "РЖД Логистика" - дочерняя компания "Российских железных дорог", создана в 19 ноября 2010 г.

Компания предоставляет комплексные транспортно-логистические услуги путем интеграции всех услуг холдинга "РЖД" и сторонних поставщиков в единую цепочку поставок на рынке мультимодальных перевозок.

Компания обеспечивает полное комплексное логистическое обслуживание промышленных предприятий:

1) календарное планирование;
2) обеспечение завоза сырья;
3) диспетчерский контроль;
4) разработка схем погрузки, погрузочно-разгрузочные работы;
5) внутризаводская логистика;
6) обеспечение вывоза готовой продукции (ж/д и автотранспорт);
7) оказание консультационных услуг.[1]

ОАО "РЖД Логистика" специализируется на перевозке массовых грузов, генеральных грузов, режимных грузов, негабаритных и тяжеловесных грузов, мелких партий грузов.

[1] Распоряжение ОАО «РЖД» от 26.06.2013 №240 «О временном порядке взаимодействия ОАО «РЖД» и АО «РЖД Логистика» по организации перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов на транспортерах».

В случае, если клиент располагает собственным подвижным составом и заинтересован только в использовании инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для перевозки грузов, то ему следует обратиться в Центр фирменного транспортного обслуживания – филиал ОАО "РЖД", обеспечивающий полный цикл взаимодействия с клиентами при формировании и исполнении заказов на перевозку грузов.[1]

ЦФТО выступает от имени клиента единым заказчиком перед всеми причастными подразделениями ОАО «РЖД», являясь гарантом качества и соблюдения сроков исполнения заказа от лица ОАО "РЖД". Сеть центров фирменного транспортного обслуживания охватывает всю территорию Российской Федерации.

Кроме базовой услуги перевозки железнодорожным транспортом ЦФТО оказываются дополнительные к базовой услуги: перевозка грузов или порожних вагонов с согласованным временем отправления и прибытия, а также предоставление инфраструктуры для отстоя груженых или порожних вагонов в пути следования на путях общего/необщего пользования по заявке отправителя или получателя.

Также ЦФТО осуществляет информационно-технологическое обеспечение и поддержку клиентов.

Сотрудники, входящих в холдинг «РЖД» операторов подвижного состава, подберут подвижной состав, оптимально подходящий для перевозки вашего груза и организуют перевозку по железной дороге.

В холдинг «РЖД» входят операторы практически всех видов подвижного состава.

ОАО «ФГК» - общесетевой оператор грузового подвижного состава, специализирующийся на перевозки широкой номенклатуры насыпных, навалочных и наливных грузов. Компания является дочерним обществом ОАО

[1] Ткаченко Т.В. Долгосрочный прогноз развития железнодорожного транспорта общего пользования в России (на период до 2030 года) [Электронный ресурс]. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/dolgosrochnyy-prognoz-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-obschego-polzovaniya-v-rossii-na-period-do-2030-goda (дата обращения – 19.12.2015).

«РЖД» и одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России.

Структура вагонного парка ОАО «ФГК» по состоянию на 31.12.2014:

- полувагоны – 122,7 тыс. ед.,
- крытые вагоны -23,2 тыс. ед.,
- универсальные платформы – 11,7 тыс. ед.,
- цистерны - 4,4 тыс. ед.[1]

Компания оказывает широкий спектр услуг в сфере железнодорожного транспорта:

- предоставление подвижного состава под перевозки,
- контроль за движением груза на всех этапах перевозки,
- информационное сопровождение перевозок,
- оказание услуг по ремонту запасных частей вагонов с использованием собственных вагоноремонтных мощностей.

Также ОАО «РЖД» сотрудничает с такими логистическими компаниями, как ПАО «ТрансКонтейнер», ЗАО «Русская тройка», ОАО "РейлТрансАвто", ОАО "Рефсервис".

Из таблицы 4, приведенной ниже, мы можем сделать вывод, что больше всего по железным дорогам перевозят каменный уголь, нефть и нефтепродукты и строительные грузы. При этом положительная динамика в 2015 году относительно 2013 года сохранилась только у каменного угля. Причиной этих обстоятельств можно считать значительное повышение тарифов перевозок грузов по железным дорогам.

[1] Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015).

Таблица 4 - Грузовые перевозки ОАО «РЖД» за первое полугодие 2015 года[1]

Вид груза	Количество, млн тонн	Динамика по сравнению с 2013 годом, %
Каменный уголь	155,6	+3,3
Кокс	5,6	-1,5
Нефть и нефтепродукты	126,8	-0,9
Руда железная и марганцевая	54	+0,3
Черные металлы	36,2	+2,6
Лом черных металлов	7,2	-
Химические и минеральные удобрения	25,4	+0,7
Цемент	13,5	-13,6
Лесные грузы	20,4	+2,3
Зерно и продукты перемола	7,8	+15
Строительные грузы	57	-18,5
Руда цветная и серное сырье	10	+3,2
Химикаты и сода	12,5	-3,7
Промышленное сырье и формовочные материалы	16,4	-4,4
ВСЕГО (в т.ч. в марте)	588,9 (97,3)	-1,8 (-3,3)

Необходимо отметить, что в процессе осуществления предоставления транспортно-логистических услуг участвуют также два звена из управленческого аппарата ОАО «РЖД» такие как: Центральная дирекция по управлению терминально - складским комплексом и Центральная дирекция материально-технического обеспечения.

[1] Топливно-энергетический комплекс России: возможности и перспективы Синяк Ю.В., Некрасов А.С., Воронина С.А., Семикашев В.В., Колпаков А.Ю. [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2013/1/02 (дата обращения – 23.12.2015).

ЦДМТО осуществляет управление деятельностью в области материально-технического обеспечения и организации поставок материально-технических ресурсов для нужд ОАО «РЖД».[1]

Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» осуществляет услуги складирования и хранения грузов, а также таможенное оформление экспортных и импортных перевозок, в том числе на складах временного хранения и в зонах таможенного контроля. Все складские помещения и площадки оборудованы средствами для погрузки-выгрузки и складирования, предусмотрена возможность досмотра грузов и других контрольных процедур. На всех железных дорогах действуют более 800 зон таможенного контроля, в каждой из которых проводится таможенная очистка груза.[2]

ОАО «РЖД» может при необходимости предложить помощь единого таможенного брокера. Помимо этого, ОАО «РЖД» готово организовать временную зону таможенного контроля практически на любой железнодорожной станции, что позволит существенно снизить организационные затраты при экспортно-импортных перевозках железнодорожным транспортом.

Таким образом, ОАО «РЖД» является комплексной компанией, осуществляющей железнодорожные перевозки по территории РФ, а также является монополистом в части использования и обслуживания сети железных дорог по всей стране и установления тарифов железнодорожных грузоперевозок. Холдинг имеет сложную структуру собственности и использования подвижных составов, вагонов и платформ, что позволяет «разгрузить» центральное техническое обслуживание железнодорожных составов. Для осуществления экспортно-импортных операций является важным не только управление

[1] Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020. Аналитический центр при правительстве РФ. Официальный сайт [Электронный ресурс] URL: http://ac.gov.ru/events/06598.html (дата обращения – 23.12.2015).

[2] Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 3 (68). – С. 6.

процессом осуществления внешнеэкономической деятельности транспортного предприятия, но и информационная интеграция с другими государственными структурами для осуществления эффективного контроля перевозки груза.

Глава 3. Прогноз и практика применение единого информационного пула для логистических операций ОАО «РЖД»

3.1 Информационное взаимодействие ФТС и ОАО «РЖД»

Доля железнодорожного транспорта в грузообороте страны 44,5%. Доля железнодорожного транспорта в пассажирообороте страны 30,6%. Сеть железных дорог охватывает всю территорию России.

В настоящее время на Государственной границе Российской Федерации, являющейся внешней границей Таможенного союза, функционируют 32 постоянных и 8 временных железнодорожных пунктов пропуска. За 12 месяцев 2014 года они совершили операции с 13 629 928 вагонами, или в среднем за сутки с 37 342 вагонами. За 12 месяцев 2014 года через ЖДПП прошло 270 410 поездов, или в среднем за сутки 740 поездов. По графику курсируют 22 импортных контейнерных поездов, 18 экспортных, 40 транзитных.[1]

Факторами, способствующими усилению взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности, стали:

1. рекомендации международных организаций (ВТО, ЕЭК ООН);

2. требования, предъявляемые международным и национальным бизнесом к осуществлению операций по таможенному контролю (скорость, прозрачность, унификация, соразмерность);

3. пристальное внимание органов власти к вопросам таможенного регулирования (Экономический совет при Президенте, Дорожная карта по совершенствованию таможенного администрированию, Комитет по транспорту ГД);

[1] Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 3 (68). – С. 5.

4. наличие новой технической и технологической базы (информационные технологии).[1]

Существует два магистральных направления взаимодействия:

- ускорение и упрощение таможенных процедур для облегчения трансграничной торговли, в первую очередь при пересечении границы;
- обеспечение национальной безопасности, в том числе, экономической.

Необходимо отметить, что доля времени в обработке экспортных и импортных груженых поездов таможенными органами занимает значительное время, это делает ускорение документооборота между таможней и железными дорогами одной из основных задач взаимодействия.

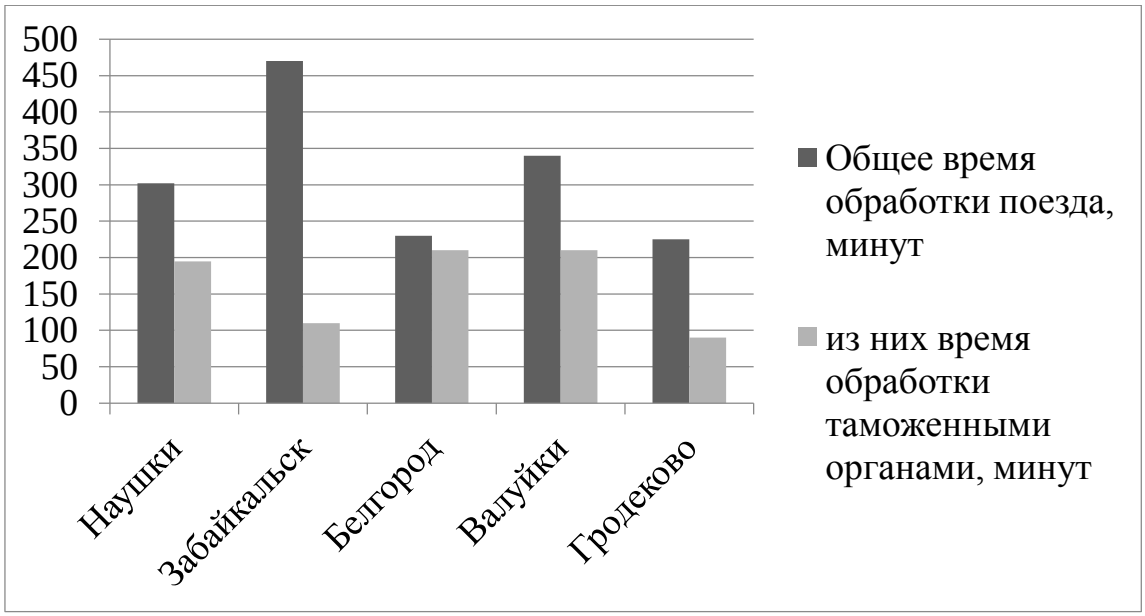


Рисунок 2 – Доля времени в обработке экспортных груженых поездов таможенными органами в ЖДПП[2]

[1] Корняков К.А. Перспективы использования новых технологий как средств модернизации таможенного контроля товаров в условиях таможенного союза. Таможенное дело. – 2011. – № 4. – С. 34.

[2] Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015)

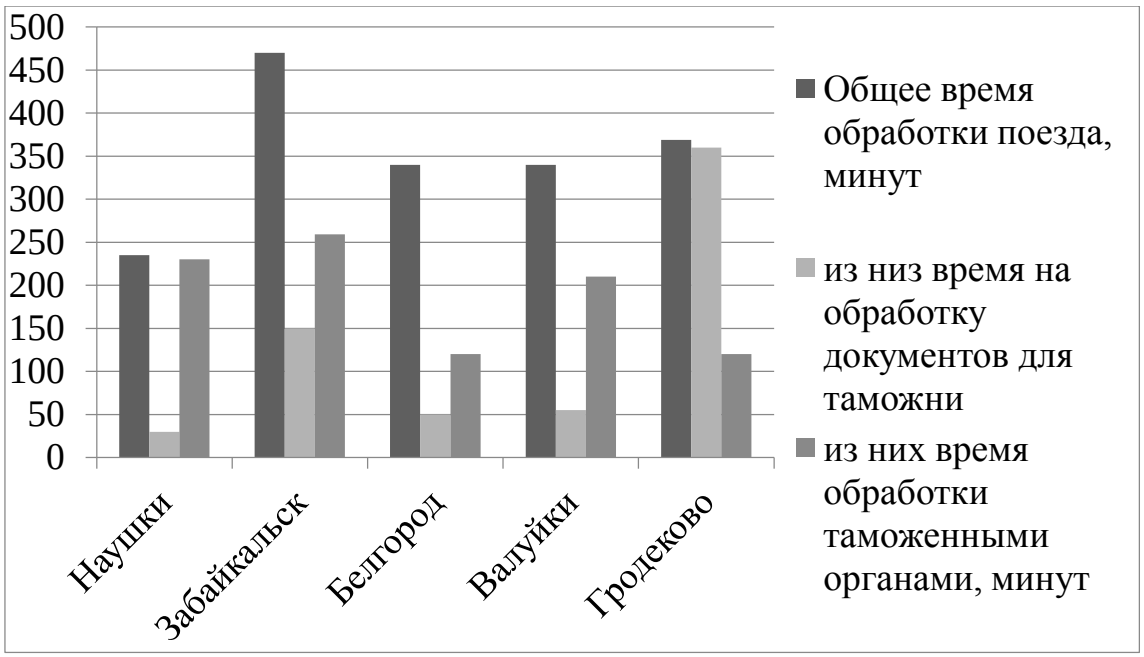


Рисунок 3 – Доля времени в обработке импортных груженых поездов таможенными органами в ЖДПП[1]

На рисунке 2 и 3 можно увидеть насколько велика доля временных затрат на совершение таможенных формальностей в общем объеме оформления провозной документации.

В связи с эти большое значение приобретает необходимость информационного сотрудничества между ФТС России и ОАО «РЖД». Основанием для такого сотрудничества является Соглашение между ГТК России и ОАО «РЖД» об информационном взаимодействии от 22 марта 2004 г.[2]

Также, общий порядок электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» при совершения таможенных операций при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом определяют:

1. План основных мероприятий по организации электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» 19.10.2011 г.[3];

[1] Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015)

[2] Соглашение между ГТК РФ и ОАО «РЖД» от 22 марта 2004 г. № 01-10/4, 211 «Об информационном взаимодействии»

[3] План основных мероприятий по организации электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» 19.10.2011 г.

2. Временный порядок обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и товаров, убывающих с таможенной территории Таможенного союза (приказ ФТС России от 24 июля 2012 года № 1490);[1]

3. Временный порядок обмена электронными документами и сведениями в электронном виде при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров, прибывающих на таможенную территорию Таможенного союза (приказ ФТС России от 11 марта 2013 года № 444).[2]

Говоря о совершенствовании таможенных операций и таможенного контроля при осуществлении железнодорожных перевозок необходимо отметить, что возможность представлять предварительную информацию добровольно уже реализована на портале ФТС России. Дополнительно к этому, в целях реализации новых подходов взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД» были разработаны и согласованы ФТС России и ОАО «РЖД»:

1) «Общий порядок электронного взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД» при совершении таможенных операций при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом и в отношении временно ввозимых на таможенную территорию или временно вывозимых с таможенной территории Таможенного союза транспортных средств международной перевозки» (общий порядок);

[1] Приказ ФТС России №1490 от 24.07.2012 «Об утверждении временного порядка обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и товаров, убывающих с таможенной территории таможенного союза».

[2] Приказ ФТС России №444 от 11.03.2013 «Об утверждении временного порядка обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров, прибывающих на территорию Таможенного союза».

2) «План основных мероприятий по организации электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД». [1]

В соответствии с общим порядком электронное взаимодействие между таможенными органами и ОАО «РЖД» основывается на обмене в электронной форме документами, сведениями, авторизованными сообщениями, подписанными электронной подписью, в том числе с использованием международной ассоциации сетей «Интернет».

В соответствии с планом мероприятий ФТС России совместно с ОАО «РЖД» проводит работы по реализации общего порядка.

Так, приказом ФТС России от 24.07.2012 № 1490 утвержден временный порядок обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и товаров, убывающих с таможенной территории Таможенного союза.

В настоящее время ФТС России проводит работы по модернизации программных средств ЕАИС таможенных органов для реализации утвержденного временного порядка.

Одновременно с работами по модернизации проводится согласование проекта Временного порядка обмена документами и сведениями в электронном виде при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и товаров, прибывающих на таможенную территорию Таможенного союза.

В ОАО «РЖД» создана АИС ЭВ, призванная обмениваться электронными данными и документами с ЕАИС ФТС России. Работа строится по двум направлениям:

[1] «Общий порядок электронного взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД» при совершении таможенных операций при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом и в отношении временно ввозимых на таможенную территорию или временно вывозимых с таможенной территории Таможенного союза транспортных средств международной перевозки» от 19.10. 2011. №292

- при совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их убытие с таможенной территории Таможенного союза железнодорожным
- при совершении таможенных и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их ввоз на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным.

Структура системы электронного взаимодействия ОАО «РЖД» и ФТС России, способствующая контролю убытия железнодорожных составов и товаров с территории Таможенного союза происходит во взаимодействии с клиентами, абонентами и станциями следующим образом (рисунок 4):

1. при помощи Центральной АИС ЭВ с ФТС осуществляется обмен данными с ФТС, обеспечивается безопасность информационного обмена, включая применение электронной цифровой подписи, осуществляется ведение баз данных отправленных и принятых сообщений обмена с ФТС, а также ведение журналов регистрации обмена данными с ФТС и формирование выходных форм по анализу обмена данными с ФТС;
2. в системе ЭТРАН происходит оформление перевозочных документов с использованием данных таможенных деклараций и формирование перевозочных документов для баз данных ФТС;
3. АСОУП формирует для ФТС данные о передаточной ведомости на убытие (предварительной), декларациях на транспортные средства;
4. в АСУ ПС осуществляется формирование для ФТС данных о передаточной ведомости на убытие, о припасах, о почтовых отправлениях.[1]

[1] Крестинин А.В. Реализация проекта электронного взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД». Автоматика, связь, информатика. – 2013. – № 11. – С. 39 – 41.

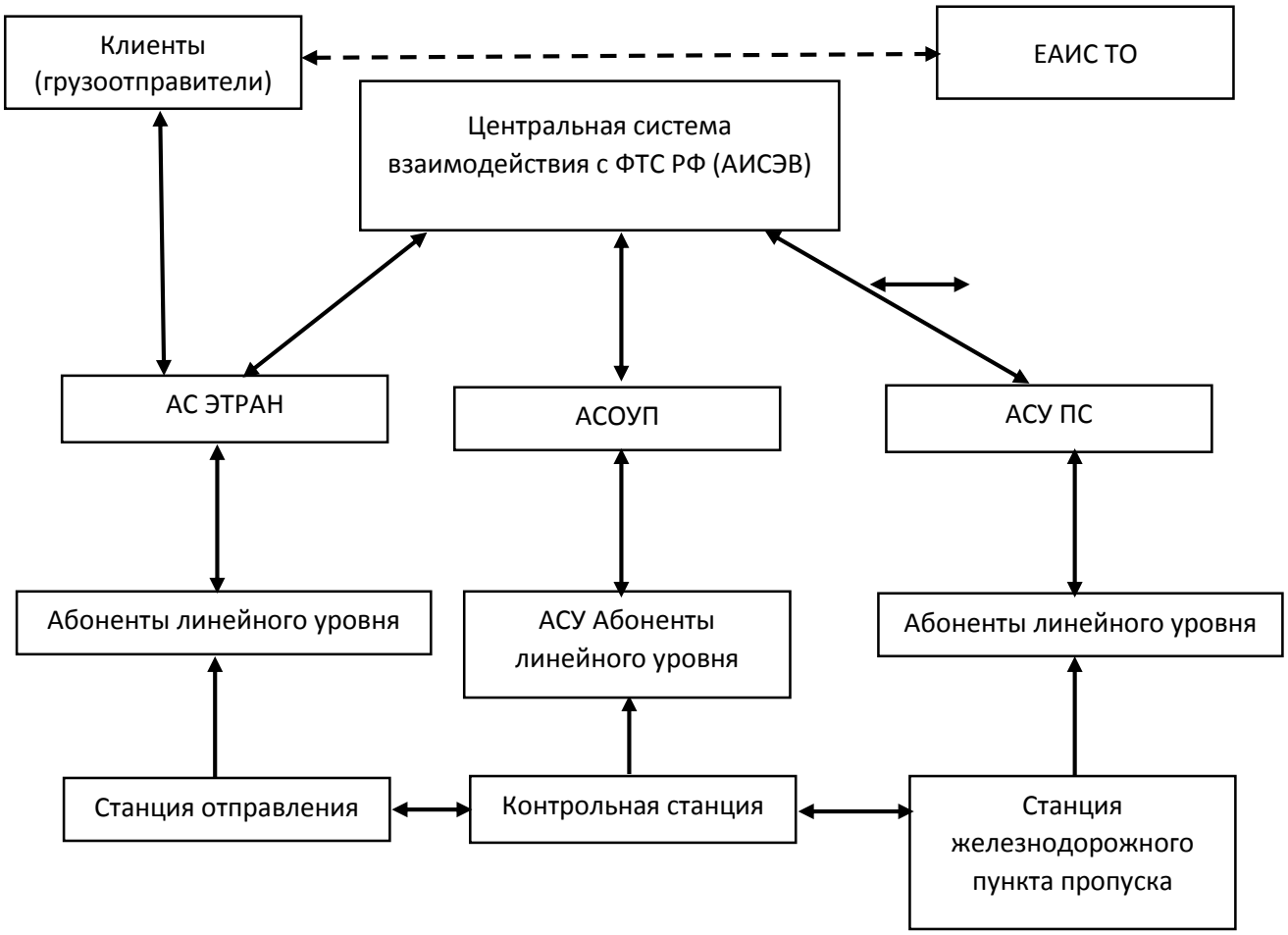


Рисунок 4 – АС Электронного обмена документами ОАО «РЖД» и ФТС

В результате применения автоматизированных систем на объектах время осуществления таможенных формальностей за счет интеграции информации значительно снизилось. Раньше среднее время проведения таможенных операций составляло около трех часов, теперь при электронном обмене данными произошло его сокращение до полутора часов, а при оформлении однородных категорий товаров до 15-35 минут.

С 26 апреля 2014 г. из ЕАИС ТО ФТС России в АИС ЭВ ОАО «РЖД» начата передача сведений из электронных деклараций на все товары, по которым таможенными органами принято решение о выпуске товаров, вывозимых железнодорожным транспортом, то есть на весь российский экспорт.[1] Следующий этап транзитные товары и экспорт товаров Белоруссии и Казахстана.

[1] Герасимов К.В. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза железнодорожным транспортом. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 2 (67). – С. 74.

Как результат с 16 апреля 2014 г. между Россией и Финляндией через пограничный переход Кивиярви – Вартиус начаты опытные перевозки грузов по безбумажной технологии с использованием электронной юридически значимой накладной. Электронные юридически значимые документы используются не только при самой перевозке, но и для принятия решений таможенными, и другими контролирующими органами двух стран. Без преувеличения можно сказать, что это технологическая революция в оформлении трансграничных международных перевозок. Это создает огромные новые возможности для бизнеса. За первый месяц удалось перевезти по стыку Кивиярви – Вартиус 77 поездов, из них 70 без оформления бумажных документов.[1]

При ввозе отрабатываются следующие таможенные операции:

- операции по регистрации прибытия товаров и транспортных средств;
- операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру таможенного транзита;
- завершение таможенного транзита;
- помещение на временное хранение товаров и их выдача;
- организация предоставления отчетности в таможенные органы;
- оформление ввоза/вывоза транспортных средств международной перевозки;
- при разгрузке, перегрузке, иных грузовых операциях, замене транспортного средства железнодорожного состава, а также продлении срока таможенного транзита.

По ввозимым товарам большинство функций тестируется на производственном контуре, операции по помещению на временное хранение апробируются на тестовом контуре. В рамках электронного взаимодействия

[1] Центральное информационно-техническое таможенное управление (ЦИТТУ). Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://edpc.customs.ru/ (дата обращения – 30.11.2015).

ОАО «РЖД» с 1 октября 2014 г. приступило к предварительному информированию таможенных органов в соответствии с решением ЕЭК.[1]

На ЖДПП на российском участке таможенной границы Таможенного союза, где осуществлялось предварительное информирование за первых 7 месяцев 2014 г., в среднем за сутки, границу пересекло 611 поездов (34 845 вагонов).[2]

Таким образом, специфика железнодорожного транспорта, влияет на таможенное оформление товаров при их перемещении через границу. Одну и туже партию товаров могут перевозит несколько независимых железнодорожных перевозчиков от места отправления до места назначения, тем самым получается, что несколько транспортных средств принадлежащим разным собственникам, в составе одного поезда одновременно пересекают таможенную границу. В связи с этим, необходима специализированная, сложная, капиталоёмкая инфраструктура и технология, обеспечивающие функционирование железнодорожного транспорта. Также необходимо информационная интеграция не только с ФТС России, но и с другими государственными органами, осуществляющими контроль международных перевозок и имеющими интегрированные с ФТС системы. Этот факт должен заметно упростить информационную интеграцию ОАО «РЖД» с другими контрольными ведомствами.

3.2 Роль баз данных в межведомственном взаимодействии ФТС РФ и других органов государственного контроля

Валютный контроль, осуществляемый на основании ФЗ от 10 декабря 2003 г. № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле»[3], происходит,

[1] Герасимов К.В. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза железнодорожным транспортом. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 2 (67). – С. 72.
[2] Давиденко В.Н. Регистрация событий в системе АСОУП-2 Автоматика, связь, информатика. – 2014. – № 9. – С. 21.
[3] ФЗ от 10 декабря 2003 г. №173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле».

чаще всего, на основе двух баз данных, входящих в структуру банковских информационных систем QBIS.Bank и ЦФТ – базы данных центра финансовых технологий.[1]

В разделе валютного контроля первой операцией является отправка платежного документа на проводку. Именно на данном этапе решается необходимость прохождения валютного контроля. При положительном результате начинается контроль документа, указанного валютного контракта, разбиение суммы платежа – в этом и заключается суть валютного контроля. [2]После ранее указанных операций происходит анализ необходимости занесения документа в БД по валютным операциям на основе правильности заполнения и своевременности предоставления паспорта сделки или контракта.[3]

При внесении данных, к основным полям, которые указываются, относятся: информация о плательщике, информация о банке, информация о клиенте (кому направляются денежные средства) и информация о самой сделке (код операции, сумма в иностранной и национальной валюте, валюта контракта, информация о паспорте сделки и наименование товара или предоставляемой услуги (по контракту)).[4]

Таким образом, основным объектом таможенного валютного контроля, является платежные документы, основанные на паспорте внешнеэкономической сделки и инвойсе.

Таможенный контроль после выпуска товаров осуществляется на основании ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» от 27.11.2010 №311 (поправками от 29.12.2014)[5], Приказа ФТС России от 03.02.2010 № 183 «Об утверждении

---

[1] Валютный контроль в БД банка (ЦФТ) [Электронный ресурс]. URL: http://catalog.cft.ru/cftbank/SitePages/App.aspx?Code=1B010110 (дата обращения – 15.03.2015).

[2] Информационные банковские технологии [Электронный ресурс]. URL: http://capri.urfu.ru/banking_systems/%D0%93%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%B0%201.html (дата обращения – 27.02.2015).

[3] Валютный контроль участника ВЭД [Электронный ресурс]. URL: http://www.ntcnt.ru/ntcnt/new/prod_WinVKUVED.asp (дата обращения – 10.03.2015).

[4] QBIS.Bank [Электронный ресурс]. URL: http://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82:QBIS.Bank (дата обращения – 15.03.2015).

[5] ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» от 27.11.2010 №311 (поправками от 29.12.2014)

порядка организации процессов жизненного цикла программных средств информационных систем и информационных технологий таможенных органов»[1] и Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. №2575[2].

В таможенном контроле используются базы данных являющиеся составляющими ЕАИС ТС (Единой автоматизированной информационной системы Таможенного союза). В составе ЕАИС ТО используется более четырех десятков функциональных автоматизированных систем, включающих информационно-программные средства и базы данных.

По уровню в системе управления различают АИС:

- локальные (конкретного коммерческого банка);
- отраслевые и региональные;
- общегосударственные (при Минфине РФ и др.).[3]

По отношению к производству выделяются следующие АИС:

- производственные (АСУП, АСУ ТС и др.);
- внепроизводственные (в УВД, в прокуратуре и др.)[4].

Одной из составляющих единой автоматизированной системы является единая база данных всех разрешительных документов, используемых контролирующими органами при перемещении товаров и автотранспортных средств, направляемых через таможенную границу. Так, в частности, Минтранс РФ письмом от 30 сентября 2011 г. № СА-19/11175 напоминает, что при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов, в т.ч. между

---

[1] Приказ ФТС России от 02.09.2013 № 1643 «О внесении изменений в Порядок организации процессов жизненного цикла программных средств информационных систем и информационных технологий таможенных органов, утвержденный приказом ФТС России от 3 февраля 2010 г. № 183».

[2] Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. №2575 «Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года».

[3] Белоусов Ю.Л. О перспективных таможенных технологиях федеральной таможенной службы Российской Федерации. Инновационная экономика и общество. – 2014. – № 4 (6). – С. 21.

[4] Ясенев В.Н. Информационные таможенные технологии. НГУ им. Лобачевского. – Нижний Новгород, 2014. – С. 74.

государствами - членами Таможенного союза, подтверждением заключения договора перевозки грузов является международная накладная, которая должна содержать сведения, установленные положениями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, подписанной в г. Женеве 19 мая 1956 г. (КДПГ). В настоящее время наиболее распространено применение международной транспортной накладной CMR.[1]

ЕАИС – организационно-техническая система, обеспечивающая выработку и принятие решений на основе автоматизации информационных процессов и технологий на всех уровнях организационной структуры таможенных органов.

Обмен информацией между Главным ЦОД и региональными ЦОД осуществляется по ведомственной интегрированной телекоммуникационной сети таможенных органов.

Электронные копии таможенных документов содержат данные об участниках ВЭД, товарах, брокерах (таможенных представителях), стоимостных характеристиках, платежах, отметках об этапах прохождения таможенного оформления и контроля.[2]

Информация в ЕАИС ТС хранится в виде записей в базах данных таможенных органов различных уровней, среди них БД деклараций на товары, таможенных приходных ордеров, актов таможенного досмотра, участников ВЭД и т.д.

Осуществление налогового контроля после выпуска товаров осуществляется на основании Налогового кодекса РФ[3] и Соглашении о сотрудничестве Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы (Заключено в г. Москве 21.01.2010 № 01-69/1, № ММ-27-2/1) (ред. от 25.12.2012).

---

[1] RFID-технологии в таможенном деле [Электронный ресурс]. URL: http://www.brokert.ru/material/RFID-tehnologii-v-tamozhennom-dele (дата обращения – 27.02.2015).

[2] Афонин П.Н., Сальников И. А. Информационное обеспечение в таможенных органах. Учебник – СПб: Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал РТА, 2006. – С.173.

[3] Налоговый кодекс РФ.

Таможенные органы и органы государственных внебюджетных фондов в пределах своей компетенции осуществляют налоговый контроль за соблюдением законодательства о налогах и сборах. При этом таможенные органы и органы государственных внебюджетных фондов пользуются правами и несут обязанности, предусмотренные для налоговых органов[1].

В настоящее время автоматизация процессов налогообложения стала не только насущной потребностью, но и необходимым условием реализации налоговой реформы. Автоматизация налогового контроля за счет применения взаимоувязанного комплекса мероприятий по внедрению системы формирования и сдачи в налоговые органы в электронном виде документов, автоматизированной камеральной проверки, внедрению прогрессивных автоматизированных методов планирования и сопровождения выездных налоговых проверок способствует рационализации и повышению результативности работы налоговых органов.[2]

Основной информационный инструмент налогового контроля – это автоматизированная информационная система «Налог». К ней относятся: ПК «План ВНП КН», ПК «Отчет ВНП КН», ПК «Список КН», ПК «Списки СРО», ПК «Ответ» и ПК «НДС»[3].

В архитектуре АИС «Налог» можно выделить такие подсистемы как: информационно-аналитические, внешнего взаимодействия, налогового администрирования, ИТ-обеспечения, управления административно-хозяйственной деятельностью, обеспечивающие.[4] Информационно-

[1] Соглашении о сотрудничестве Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы (Заключено в г. Москве 21.01.2010 № 01-69/1, № ММ-27-2/1) (ред. от 25.12.2012)

[2] Новикова С.А., Сураева В.Р. Внедрение информационных электронных технологий как фактор совершенствования таможенного администрирования. ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. – 2015. – № 1. – С. 35.

[3] Электронный журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. Совершенствование инструментальных средств поддержки выездных налоговых проверок в автоматизированной информационной системе «Налог». Горшков А.В., Тулемисов Х.М. Финансовая Академия при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. URL: http://www.jurnal.org/articles/2010/ekon31.html (дата обращения – 10.03.2015).

[4] Актуальные базы данных для участников внешнеэкономической деятельности [Электронный ресурс]. URL: http://www.tks.ru/db/ (дата обращения – 23.03.2015).

аналитические подсистемы включают в себя: отчетность, мониторинг ключевых показателей, аналитические приложения, рабочие места руководителей. В подсистемах внешнего взаимодействия можно выделить такие составляющие, как внешний информационный обмен, массовый ввод, печать, рассылку, личный кабинет налогоплательщика. Подсистемы налогового администрирования состоят из трех компонентов: Подсистемы ИТ-обеспечения предназначены для управления ИТ-Инфраструктурой, а также включают в себя систему обеспечения информационной безопасности. Обеспечивающие подсистемы занимаются управлением документами и формируют электронный архив.[1]

Информация, которая передается в налоговый орган в электронном виде, вносится в программу, проверяющую наличие ошибок в расчетах, что в последствии проверяется налоговыми работниками. Такой механизм дает возможность проведения 100%-ной автоматизированной камеральной налоговой проверки, приводит к значительной экономии рабочего времени и существенно снижает риск ошибок в результате влияния субъективного фактора.[2]

Налоговый учет осуществляется в целях формирования полной и достоверной информации о порядке учета для целей налогообложения хозяйственных операций, осуществленных налогоплательщиком в течение отчетного (налогового) периода, а также обеспечения информацией внутренних и внешних пользователей для контроля за правильностью исчисления, полнотой и своевременностью исчисления и уплаты в бюджет налога.[3]

Данные налогового учета должны отражать порядок формирования суммы доходов и расходов, порядок определения доли расходов, учитываемых для

---

[1] Электронный журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. Совершенствование инструментальных средств поддержки выездных налоговых проверок в автоматизированной информационной системе «Налог». Горшков А.В., Тулемисов Х.М. Финансовая Академия при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. URL: http://www.jurnal.org/articles/2010/ekon31.html (дата обращения – 10.03.2015).

[2] Кожухов Н.М. Анализ проблем информационной интеграции в таможенном деле (НИЦ РТА, Московская область, г. Люберцы) [Электронный ресурс]. URL: http://www.tsouz.ru/db/it/Documents/9_1.pdf (дата обращения – 03.12.2015).

[3] Бетина Т. А. Об использовании и эффективности автоматизированного камерального налогового контроля // Налоговый вестник. – 2005. – № 7. – С. 12.

целей налогообложения в текущем налоговом (отчетном) периоде, сумму остатка расходов (убытков), подлежащую отнесению на расходы в следующих налоговых периодах, порядок формирования сумм создаваемых резервов, а также сумму задолженности по расчетам с бюджетом по налогу.[1]

Формы аналитических регистров налогового учета для определения налоговой базы, являющиеся документами для налогового учета, в обязательном порядке должны содержать следующие реквизиты:

1. наименование регистра;
2. период (дату) составления;
3. измерители операции в натуральном (если это возможно) и в денежном выражении;
4. наименование хозяйственных операций;
5. подпись (расшифровку подписи) лица, ответственного за составление указанных регистров[2].

Уже давно при перевозках на многих ключевых направлениях, по которым перевозят экспортные грузы, между железными дорогами и таможней был налажен обмен транспортными накладными на груз в электронном виде. Однако на станциях пограничного перехода таможенники все равно были вынуждены тянуть с решением до тех пор, пока вдогонку не прибудут коммерческие документы на груз.

Самое главное – они должны были убедиться, что все обязательные платежи и сборы грузоотправителем были оплачены. Только после этого на таможне могли выдать его представителю справку, подтверждавшую право налогоплательщика на применение нулевой ставки по НДС при внешнеторговых перевозках. Без предъявления такой бумаги в ФНС ничего не возмещали: в законодательстве не указывались иные носители информации для налоговиков.

---

[1] Ефремова Т.А. Использование информационных технологий в процессе проведения налогового контроля // Российское предпринимательство. – 2008. – № 3 Вып. 1 (107). – С. 185 – 189.

[2] Бетина Т. А. Об использовании и эффективности автоматизированного камерального налогового контроля // Налоговый вестник. – 2005. – № 7. – С. 80.

С целью обеспечения подобного обмена, как сообщили в Минфине, создается единая база электронных документов, сопровождающих экспорт грузов, для двух ведомств. Именно благодаря этому на таможенном посту больше не требуется сверять электронные и бумажные носители информации. Несоответствия, если они имеются, выявят непосредственно на уровне электронных документов еще до того момента, как груз прибудет на границу. И у добросовестного грузовладельца будет время, чтобы исправить допущенные ошибки.

Единая система хранения данных на первом этапе формируется в рамках как раз того самого проекта, который вместе ведут ФНС и ФТС для упрощения подтверждения нулевой ставки НДС при экспорте.

До сих пор ФТС России не обменивались с ФНС России информацией по счетам-фактурам, что затрудняло выявление фирм-однодневок. Теперь уровень администрирования двух ведомств должен повысится.

Как отметили в ОАО «РЖД», технология электронного взаимодействия ФТС, ФНС и российских железных дорог отрабатывалась на полигоне Октябрьской магистрали. А точнее, на российско-финляндском направлении. Дело в том, что Финские железные дороги сами вышли с рядом инициатив в сфере обмена электронными документами. К тому же у них имелся солидный опыт взаимодействия между таможенными и налоговыми ведомствами.

Таким образом, потребуется время на то, чтобы таможенные и налоговые ведомства, например, государств СНГ смогут обеспечить аналогичный уровень взаимодействия в сфере электронного документооборота, который достигнут в России. Пока нет гарантий, что железнодорожный состав не встанет на путях после пересечения российской границы, если в других странах будут по старинке использовать бумажные носители информации.

3.3 Архитектура общей базы данных для системного контроля логистических операций перевозки грузов

Эффективность использования информационных технологий определяется четкой организацией следующих этапов сбора социально-правовой информации: разработка программы; подбор и подготовка исполнителей; создание организационно-правовых, материально-технических и т.п. условий и творческой обстановки для их работы.[1]

Также для обеспечения эффективной защиты информации первичным является правовой аспект, а именно необходимость четкого разграничения информационных объектов с тем, чтобы законодательно определить правовой режим каждого из них. Правовой режим информации как объекта правового регулирования, в первую очередь, должен рассматриваться с позиций ее доступности.

Важным направлением дальнейшего развития системного логистического контроля перевозки грузов, а также модели совершенствования механизмов осуществления таможенных операций и повышения открытости таможенных процедур остается автоматизация интегрирования информации и оперативного управления внешнеэкономической деятельностью, обеспечивающая формирование и доведение в автоматизированном режиме до контрольных органов и субъектов внешнеэкономической деятельности информации по всем направлениям.[2]

Для реализации упомянутого развития необходимо обратить внимание на электронный обмен данными при перевозках грузов в прямом и смешанном международном железнодорожном сообщении с помощью EDI-системы ОАО «РЖД» (стандартизированной правовой технологии обмена структурированной цифровой информацией). Надо отметить, что в рамках этой технологии

---

[1] Сайт Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии "Российский научно–технический центр информации по стандартизации, метрологии и оценке соответствия". Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования [Электронный ресурс]. URL: http://iea.gostinfo.ru/2013_04_Tulemisov_SOFTWARE%20USED%20IN%20TAX%20AUTHORITIES...%20.html (дата обращения – 15.03.2015).

[2] Gasparik J., Mesko P., Zitricky V. Role of rail cargo companies in logistic chains. «Institute Verkher and raum». Proceedings of the 5-th Sonora University Think Tank Conference. Erfurt, Germany, 2010. – P. 8.

происходит обмен данными с серверами железных дорог других стран, таких как Белоруссия, Латвия, Узбекистан, Казахстан, Китай, Финляндия, Польша, Германия и др., однако внутри страны данная технология используется только в обмене данных между ОАО «РЖД» и ФТС РФ. Повсеместное внедрение данной технологии обмена информацией – одна из главных задач повышения эффективности всех видов контроля перевозок грузов.

По результатам исследования, необходимо отметить, что в настоящее время автоматизация интеграции информации требует новой организации, а именно:

- консолидированное и централизованное хранение таможенных, налоговых, перевозочных документов в электронном формате;
- удаленный доступ пользователей систем к их информационным ресурсам на основе WEB-технологии с криптографическими методами защиты;
- объектно-ориентированная архитектура автоматизированной системы;
- централизованное администрирование информационно-вычислительной сети и баз данных из центров управления контрольных ведомств;
- автоматизация процедуры управления рисками;
- повсеместное внедрение принципов аудиторского контроля.[1]

Претворение данных мероприятий в жизнь позволить ускорить процесс внедрения системы «одного окна».[2] Ниже в таблице приведены преимущества системы «одного окна»:

Таблица 5 – Преимущества внедрения системы «одного окна»

Наименование	Ранее (при ручной подаче)	С системой «одного окна»
Подача документов	Через экспедиторов	Не выходя из своего кабинета
Подача документов	Только в рабочее время	Круглосуточно, без выходных

[1] См.: Кожухов Н.М. Анализ проблем информационной интеграции в таможенном деле. [Электронный ресурс] URL: http://www.tsouz.ru/db/it/Documents/9_1.pdf НИЦ РТА, Московская область, г. Люберцы

[2] Kayikci Y. A conceptual model for intermodal freight logistics center location decisions // Procedia Social and Behavioral Sciences. — 2010. — № 2. - P. 6299.

Количество посещений контролирующих органов, на каждый документ	Требуется не менее 2-х	Не требуется
Количество экземпляров документов	Множество (до 35 форм)	Всего один экземпляр
Срок рассмотрения	От 4 часов до 2 дней	В течении 10 минут
Ввоз/вывоз товаров, облагаемых пошлиной	Подача отдельных документов для прохождения таможни	Тот же самый электронный документ предоставляется в Таможенную службу для обработки
Ввоз/вывоз товаров, попадающих под ограничения	Подача отдельных документов в различные контролирующие органы	Тот же самый электронный документ предоставляется в контролирующие органы для обработки
Взимаемы сбор	≈ S$10 – S$20	≈ S$ 2,88
Метод сбора пошлины	С помощью чеков	Автоматическое списание средств с банковского счета

Таким образом, для ускорения процесса системного контроля логистических операций перевозки грузов, можно разработать единую информационную систему, включающую в себя вместо двух 4 уровня уровня: логистический контроль, валютный контроль после выпуска товаров, таможенный контроль таможенных документов, налоговый контроль деклараций. Программное обеспечение по автоматизации системного контроля логистических операций перевозки грузов позволит:

- обеспечить обмен информацией с автоматизированной информационной системой АИС ЭВ, «Налог», ЕАИС и одной из банковских автоматизированных систем (информационными пулами различных уровней);

- формализовать создание итоговой информации в совокупности и в разрезе: результатов валютного контроля, анализа деклараций на товары, таможенных приходных ордеров, деклараций таможенной стоимости и контроля выездной налоговой проверки, а также анализа транспортных перевозочных документов;

- осуществлять синхронизацию данных о внешнеэкономических сделках, в том числе бухгалтерской и налоговой документации и данные таможенных деклараций в базу данных системы для создания информационного отчете об агенте внешнеэкономической деятельности и ускорить процесс включения агента в Реестр уполномоченных экономических операторов.

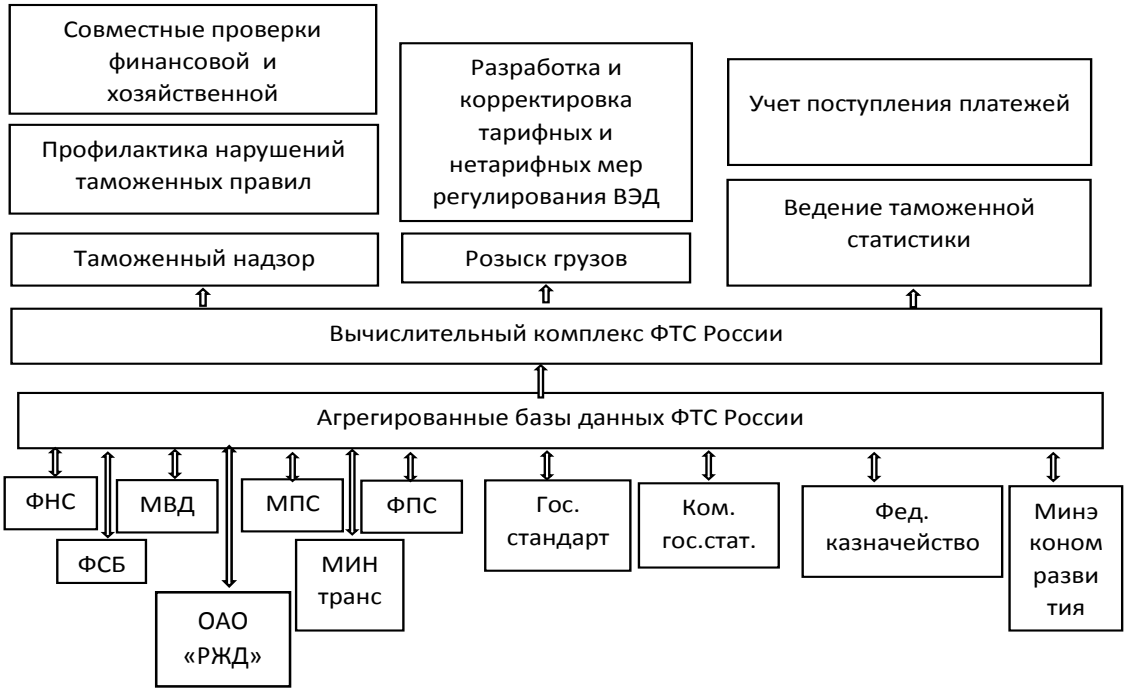


Рисунок 5 – Общая структура интеграции информации ОАО «РЖД», ФТС России и других государственных органов исполнительной власти Российской Федерации

Технология позволит:

- сократить время осуществления таможенных формальностей и повысить эффективность контроля внешнеэкономической деятельности на всех уровнях, в том числе контроля логистического процесса путем выборки информации на этапе логистического контроля, связанной с теми аспектами

внешнеэкономической сделки, которые невозможно всесторонне и полно проверить в процессе оформления груза;

- обеспечить полноценное и более быстрое взыскание налогов путем выявления на первоначальном этапе схем уклонения от уплаты таможенных платежей и налогов;
- стимулировать добросовестность участников внешнеэкономической деятельности, улучшить качество правоохранительной деятельности, обеспечив профилактику правонарушений;
- сократить временные и транспортные издержки участников внешнеэкономической деятельности, увеличить товарооборот между странами.

Архитектура единого информационного пула для логистических операций ОАО «РЖД» в числе прочего, должна включать в себя следующие пункты:

- информация об агенте внешнеэкономической деятельности: (включая цифровые коды, такие как ИНН и КПП (если организация имеет их) и дату государственной регистрации);
- информация о посредниках (таможенных брокерах, перевозчиках, банках);
- кодификацию информации (согласно классификаторам внешнеэкономической деятельности);
- номера счетов;
- номера контракта, паспорта внешнеэкономической сделки, таможенной декларации, налоговой декларации, декларации таможенной стоимости;
- назначение платежей;
- информацию об условиях перевозки;
- описание товара и услуги (объекта сделки) и его код;
- информация о применение мер нетарифного регулирования;
- информация о льготах;
- информацию о соблюдении участниками валютного, налогового и таможенного законодательства.

Необходимо отметить, что вместе с тем, как отмечают представители некоторых компаний-экспортеров, электронный обмен документами не снимает всех барьеров на границе. Они во многом вытекают из применяемых в РФ таможенных технологий.

В частности, глава российского отдела интермодальных перевозок компании «Itella» Алексей Подчуфаров рассказал, что ФТС установлены очень жесткие требования подтверждения таможенной стоимости товара. Набор документов, которые запрашивают в России, несоизмеримо больше, нежели в других странах.[1]

Найти повод для того, чтобы затормозить груз, в такой ситуации несложно. Кроме того, на международных пунктах пропуска могут возникнуть нестыковки с пограничниками или другими надзорными органами. Так что риски простоев железнодорожных вагонов пока остаются.

Таким образом, формирования единой базы данных – центрального информационного пула является одной из важнейших задач в совершенствовании контроля логистических операций ОАО «РЖД». Это позволит ускорить процессы таможенной проверки и улучшить ее качество, что должно положительно отразится на экономическом положении страны.

[1] ФТС России. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://www.customs.ru (дата обращения – 15.11.2015).

Заключение

На основании исследования, проведенного в работе, можно констатировать факт необходимости повышения эффективности организации транспортной и информационной логистики на предприятии, занимающимся международными перевозками грузов.

Обоснована необходимость формирования единого информационного пула для повышения эффективности налогового, валютного, таможенного и логистического контролей: учитывая сложную структуру взаимосвязи информации, это поможет снизить временные затраты на обмен информацией, а, следовательно, существенно снизить стоимость транспортно-логистических услуг.

Предложено новое определение понятия "логистика" как основного инструментария для создания, совершенствования и контроля транспортно-грузовых систем на основе системного подхода.

Установлено, что внедрение инновационной логистики в процесс управления перевозками является передовым направлением для повышения эффективности контроля международных перевозок грузов и совершенствования информационных технологий.

В ОАО «РЖД» функционирует АИС ЭВ, призванная обмениваться электронными данными и документами с ЕАИС ФТС России.

Работа строится по двум направлениям:

1. при совершении таможенных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их убытие с таможенной территории Таможенного союза железнодорожным транспортом;
2. при совершении таможенных операций и иных операций с товарами, помещаемыми под таможенные процедуры, предполагающие их ввоз на таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом.

Определены направления и разработаны предложения для совершенствования взаимообмена таможенной, налоговой, валютной и

логистической информацией, что при реализации способствует значительно сократить время межведомственного контроля, увеличить объем собираемых таможенных платежей, повысить процент бюджетных отчислений всех уровней, в том числе от согласованных действий по организации документационного контроля, способствующего развитию ВЭД.

На основании логистического подхода к информационному обмену между ОАО «РЖД» и ФТС РФ предлагается ряд мер по совершенствованию информационного взаимодействия ФТС РФ и ОАО «РЖД» необходимо:

- учитывать результаты общего мониторинга целевого состояния рынка оперирования грузовыми перевозками;
- модернизировать и развивать инфраструктуру железнодорожного транспорта в купе с систематическим контролингом со стороны государственных органов;
- изменять основные направления государственного тарифного регулирования в зависимости от состояния рынка и экономики;
- совершенствовать нормативно-правовую базу;
- разработать оптимальную модель информационного взаимодействия, ориентированную на принцип «одного окна».

В результате проводимых преобразований:

- появится возможность повысить эффективность ОАО «РЖД» как международного перевозчика на платформе модернизированных информационных технологий;
- реализация принципа «одного окна» позволит значительно изменить качество транспортно-логистических услуг и снизить затраты грузоотправителей;
- будут созданы новые условия для улучшения качества таможенных услуг в международных перевозках грузов, что положительным образом повлияет на имидж государства на международном рынке;

- будет реализована нормативно-правовая, технологическая, тарифная и регуляторная среда для реализации концепций развития и взаимодействия ОАО «РЖД» и ФТС РФ;
- появятся новые условия для повышения конкурентоспособности российского рынка транспортно-логистических услуг на внешнем.

При реализации принципа «одного окна», необходимо учитывать опят зарубежных стран, эффективно использующих данную технологию.

Однако, основными рисками таких преобразований остаются риски увеличения транзакционных издержек и нарушения связей в транспортно-грузовых системах, что приведет к сбоям в действующих технологиях перевозки грузов и отрицательно отразится на участниках перевозочного процесса. Минимизация данных рисков может быть достигнута четкой правовой регламентацией системы государственного контроля.

ОАО «РЖД» во исполнение Решения Коллегии ЕЭК от 17 сентября 2013 г. № 196 обеспечивает передачу таможенным органам предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом как по п.5, так и по п.3.

Имеют место быть проблемы, связанные с полнотой и качеством данных, как на стороне ОАО «РЖД», так и на стороне ФТС России.

Необходимы дополнительные решения ФТС России по порядку электронного взаимодействия и действиям причастных лиц в части использования предварительной информации в качестве электронной копии транзитной декларации.

Необходимо отметить, что в рамках деятельности рабочей группы по развитию информационных технологий разрабатывается пилотный проект «Электронный поезд», который учитывает все новейшие правовые положения, принимаемые в рамках Евросоюза и ЕАЭС для совершенствования международных грузовых железнодорожных перевозок. В рамках проекта апробируются инновационные решения по оптимизации документооборота при перевозках грузов в международном сообщении, а также разрабатываются

сквозные информационные технологии с эстафетной передачей электронных юридически значимых перевозочных и коммерческих документов, опережающих движение грузовых отправок.

На основании результатов, полученных в исследовании, определены проблемные точки информационного взаимодействия в части контроля международных перевозок грузов ОАО «РЖД», таможенных, валютных, налоговых органов государственного контроля.

Таким образом, можно сделать вывод о целесообразности проведения координационной политики взаимодействия и необходимости нормативно-правового регулирования интеграции информации не только между ОАО «РЖД» и ФТС РФ, но и с другими государственными органами, имеющими отношение к контролю внешнеэкономической деятельности.

Литература

1. Налоговый кодекс РФ.
2. «Общий порядок электронного взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД» при совершении таможенных операций при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом и в отношении временно ввозимых на таможенную территорию или временно вывозимых с таможенной территории Таможенного союза транспортных средств международной перевозки» от 19.10. 2011. №292
3. План основных мероприятий по организации электронного взаимодействия между ФТС России и ОАО «РЖД» 19.10.2011 г.
4. Приказ ФТС России от 03.02.2010 № 183 «Об утверждении Порядка организации процессов жизненного цикла программных средств информационных систем и информационных технологий таможенных органов».
5. Приказ ФТС России от 02.09.2013 № 1643 «О внесении изменений в Порядок организации процессов жизненного цикла программных средств информационных систем и информационных технологий таможенных органов, утвержденный приказом ФТС России от 3 февраля 2010 г. № 183».
6. Приказ Минтранса России и ФТС России от 21 декабря 2007 г. № 193/1589 «О создании межведомственной рабочей группы Минтранса России и ФТС России по вопросам взаимодействия при осуществлении государственного контроля международных железнодорожных перевозок». Бюллетень таможенной информации. Таможенные ведомости. – 2008. – № 4. – С. 65-66.
7. Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 «Перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством».
8. Приказ ФТС России №1490 от 24.07.2012 «Об утверждении временного порядка обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении

железнодорожных составов и товаров, убывающих с таможенной территории таможенного союза».

9. Приказ ФТС России №444 от 11.03.2013 «Об утверждении временного порядка обмена электронными документами и сведениями при совершении таможенных операций и проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров, прибывающих на территорию Таможенного союза».

10. Распоряжение ОАО «Российские железные дороги» от 21.12.2012 № 2663Р «О концепции развития траснпортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД»».

11. Распоряжение ОАО «РЖД» от 26.06.2013 №240 «О временном порядке взаимодействия ОАО «РЖД» и АО «РЖД Логистика» по организации перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов на транспортерах».

12. Распоряжение ОАО «Российские железные дороги» от 25.05.2009 г. № 1083Р «Об утверждении концепции взаимодействия между ОАО «РЖД» и ФТС России при предварительном информировании».

13. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. №2575 р. « О стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года».

14. Распоряжение Правительства РФ от 04.09.2013 № 1591-р «Правила доступа к услугам инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства».

15. Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 09.12.2010 года.

16. Соглашение между ГТК РФ и ОАО «РЖД» от 22 марта 2004 г. № 01-10/4, 211 «Об информационном взаимодействии».

17. Соглашение о сотрудничестве Федеральной таможенной службы и Федеральной налоговой службы (Заключено в г. Москве 21.01.2010 № 01-69/1, № ММ-27-2/1) (ред. от 25.12.2012).

18. ФЗ от 10 декабря 2003 г. № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле».

19. ФЗ от 27.07.2006 № 149-ФЗ (ред. от 28.07.2012г.) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».
20. ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» от 27.11.2010 №311 (с поправками от 29.12.2014).
21. Автоматизированные системы управления транспортной логистикой [Электронный ресурс]. URL: http://www.stautomatics.ru/docs/ASUTL-description-14-2.pdf (дата обращения – 17.11.2015).
22. Актуальные базы данных для участников внешнеэкономической деятельности [Электронный ресурс]. URL: http://www.tks.ru/db/ (дата обращения – 23.03.2015).
23. Альбеков А.У. Роль транспортной логистики в повышении эффективности функционирования предприятия. Вестник РГЭУ (РИНХ). – март 2012. – № 1 (37)
24. Аудит баз данных [Электронный ресурс]. URL: http://dvfo.gnivc.ru/about/base_audit/ (дата обращения – 10.03.2015).
25. Афонин П.Н., Сальников И. А. Информационное обеспечение в таможенных органах. Учебник – СПб: Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал РТА, 2006. – 235 с.
26. Бетина Т. А. Об использовании и эффективности автоматизированного камерального налогового контроля // Налоговый вестник. – 2005. – № 7
27. Белоусов Ю.Л. О перспективных таможенных технологиях федеральной таможенной службы Российской Федерации. Инновационная экономика и общество. – 2014. – № 4 (6). – С. 19 – 25.
28. Бондаренко Н.П. Особенности таможенного оформления товаров, перевозимых железнодорожным транспортом. Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2007. – № 4 (28). – С. 50 – 56.
29. Брынцев А.Н., Синько А.В. Логистика внешнеэкономической деятельности. Монография. Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка (ОАО «Иткор»). – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2013. – 124 с.

30. Быкова М. А. Логистическое управление интегрированными структурами в условиях риска. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 144 с.

31. Валютный контроль в БД банка (ЦФТ) [Электронный ресурс]. URL: http://catalog.cft.ru/cftbank/SitePages/App.aspx?Code=1B010110 (дата обращения – 15.03.2015).

32. Валютный контроль участника ВЭД [Электронный ресурс]. URL: http://www.ntcnt.ru/ntcnt/new/prod_WinVKUVED.asp (дата обращения – 10.03.2015).

33. Герасимов К.В. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию таможенного союза железнодорожным транспортом. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 2 (67). – С. 72 – 78.

34. Голованева А.А. Проблемы формирования транспортно-логистической инфраструктуры пространства Таможенного союза Белоруссии, Казахстана и России [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=search (дата обращения – 07.12.2015).

35. Голоскоков В.Н. Инновационная логистика в структуре ОАО «Российские железные дороги» // Креативная экономика. — 2007. — № 8 (8). — с. 63 – 71.

36. Давиденко В.Н. Регистрация событий в системе АСОУП-2 Автоматика, связь, информатика. – 2014. – № 9. – С. 20 – 22.

37. Дли М.И., Голубовская В.В., Кинелев В.Ю., Шумаев В.А. Создание информационных систем управления интегрированными предприятиями. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2013. – 168 с.

38. Единый архив социологических и экономических данных [Электронный ресурс]. URL: http://sophist.hse.ru/4dbank.shtml (дата обращения – 10.03.2015).

39. Елисеева Д.С. Непроизводительные издержки участников внешнеэкономической деятельности при совершении таможенных операций. Вестник Российской таможенной академии. – 2014. – № 4 (29). – С. 172 – 178.

40. Ефремова Т.А. Использование информационных технологий в процессе проведения налогового контроля // Российское предпринимательство. – 2008. – № 3 Вып. 1 (107). – С. 185 – 189.

41. Журавская М. А. IV Международный симпозиум Ассоциации железнодорожных университетов и организаций Европы и Азии // Инновационный транспорт. – 2011. – №1. – С. 43 – 47.

42. Зайченко М.М. Ускорение перевозок внешнеторговых грузов на дороге // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 6. – С. 15 – 18.

43. Иванов В.И. Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок в международном сообщении/ Сборник: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет. Международная научно-практическая конференция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. МГУПС, Институт экономики и финансов. – 2015. – С. 120 – 121.

44. Иванов Д.А. Логистика. Стратегическая кооперация/Д.А. Иванов. – М.: Вершина, 2006. – 176 с.

45. Информационные банковские технологии [Электронный ресурс]. URL: http://capri.urfu.ru/banking_systems/%D0%93%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%B0%201.html (дата обращения – 27.02.2015).

46. Кириченко. А. В. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Монография. – СПб: Питер, 2004. – 506 с.

47. Кожухов Н.М. Анализ проблем информационной интеграции в таможенном деле (НИЦ РТА, Московская область, г. Люберцы) [Электронный ресурс]. URL: http://www.tsouz.ru/db/it/Documents/9_1.pdf (дата обращения – 03.12.2015).

48. Корняков К.А. Перспективы использования новых технологий как средств модернизации таможенного контроля товаров в условиях таможенного союза. Таможенное дело. – 2011. – № 4. – С. 33 – 38.

49. Корсаков А.В., Бакланова Е.Г. Информационное обеспечение холдинга «РЖД». Автоматика, связь, информатика. – 2015. – № 6. – С. 11 – 13.

50. Крестинин А.В. Реализация проекта электронного взаимодействия ФТС России и ОАО «РЖД». Автоматика, связь, информатика. – 2013. – № 11. – С. 39 – 41.

51. Кузменко Е.В., Полухин И.В. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом. Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2013. Т. 2. – № 9. – С. 184 – 185.

52. Кузнецов С.Д. Основы современных баз данных. Информационно-аналитические материалы Центра информационных технологий [Электронный ресурс]. URL: http://citforum.ru/database/osbd/contents.shtml (дата обращения – 28.02.2015).

53. Левиков Г.А. Глобализация мировой экономики и логистика // Бюллетень транспортной информации (БТИ). – 2002. – № 8. – С. 33-37.

54. Логистика ВЭД [Электронный ресурс]. URL: http://primaved.blogspot.ru/ (дата обращения – 01.12.2015)

55. Моделирование оптимальной сети железных дорог с учетом развития транспортно-логистической системы региона Петров М. Б., Тарасян В. С., Журавская М. А. [Электронный ресурс]. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/modelirovanie-optimalnoy-seti-zheleznyh-dorog-s-uchetom-razvitiya-transportno-logisticheskoy-sistemy-regiona (дата обращения – 23.12.2015).

56. Моисеенко Е.В., Лаврушина Е.Г. Информационные технологии в экономике / под ред. Анипко Л.З. Практикум. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2013. – 152 с.

57. Некрасов А.Г. Взаимодействие информационных ресурсов в логистических цепочках поставок (на примере транспортной отрасли): Монография / под редакцией Л.Б. Миротина. –М.: Техполиграфцентр, 2002. – 205 с.

58. Некрасов А.Г. Инновационные стратегии управления результативностью транспортно-логистических цепей // Железнодорожный транспорт. – 2005. Н №1. Н с. 48.

59. Некрасов А.Г., Методы логистического аудита и оценки в железнодорожном комплексе // Железнодорожный транспорт. – 2005. Н № 7. – С. 33.

60. Новикова С.А., Сураева В.Р. Внедрение информационных электронных технологий как фактор совершенствования таможенного администрирования. ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. –2015. – № 1. – С. 33 – 37.

61. Оптимизация и сокращение сроков при проведении таможенного контроля в железнодорожных пунктах пропуска. Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2014. – № 3 (68). – С. 5 – 7.

62. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: http://rzd.ru/ (дата обращения – 13.11.2015).

63. Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы. Антимонопольное регулирование на грузовом железнодорожном транспорте в 2011 – 2013 гг. и задачи развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок [Электронный ресурс]. URL: http://fas.gov.ru/analytical-materials/analytical-materials_30992.html (дата обращения – 28.11.2015).

64. По пути устойчивого развития информационных технологий. Конференция «ИНФОТРАНС-2014». Железнодорожный транспорт. – 2014. – № 11. – С. 43 – 46.

65. Проблемы транспортной логистики России и Норвегии: общность и различие условий и подходов. Интервью с зав. лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем Ю.А. Щербаниным (январь, 2014) [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=search (дата обращения – 27.12.2015).

66. Прокофьева Т.А., Адамов Н.А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России. Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 302 с.

67. Реестр федеральных государственных информационных систем. Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и

массовых коммуникаций. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://www.rkn.gov.ru/it/register/ (дата обращения – 28.11.2015).

68. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНИТИ РАН. – 2010. – 58 с.

69. Россия и ВТО: некоторые вопросы транспорта и логистики. Выступление зав. лабораторией анализа и прогнозирования транспортно-логистических систем ИНП РАН д.э.н. Щербанина Ю.А. на 1 Международной конференции «Логистика и архитектура цепей поставок». (г. Москва, 24-26 сентября 2012 г.) [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=interview/20121021 (дата обращения – 19.12.2015).

70. Сайт Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии "Российский научно–технический центр информации по стандартизации, метрологии и оценке соответствия". Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования [Электронный ресурс]. URL: http://iea.gostinfo.ru/2013_04_Tulemisov_SOFTWARE%20USED%20IN%20TAX%20AUTHORITIES...%20.html (дата обращения – 15.03.2015).

71. Сергеев В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / под общ. и науч. ред. В.И. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.

72. Специализированный портал по грузоперевозкам [Электронный ресурс]. URL: http://urfotrans.ru/articles/article/75 (дата обращения – 07.12.2015).

73. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: http://mintrans.ru (дата обращения – 23.12.2015).

74. Сущность и задачи транспортной логистики [Электронный ресурс]. URL: http://logistic-info.ru/transportnaya-logistika/ (дата обращения – 12.12.2015).

75. Теория обработки информации [Электронный ресурс]. URL: http://book.kbsu.ru/theory/chapter6/1_6_17.html (дата обращения – 27.02.2015).

76. Ткаченко Т.В. Долгосрочный прогноз развития железнодорожного транспорта общего пользования в России (на период до 2030 года) [Электронный ресурс]. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/dolgosrochnyy-prognoz-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-obschego-polzovaniya-v-rossii-na-period-do-2030-goda (дата обращения – 19.12.2015).

77. Топливно-энергетический комплекс России: возможности и перспективы Синяк Ю.В., Некрасов А.С., Воронина С.А., Семикашев В.В., Колпаков А.Ю. [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=2013/1/02 (дата обращения – 23.12.2015).

78. Торгово-промышленная палата. ACEX –альянс логистических и таможенных фирм [Электронный ресурс]. URL: http://tpprf.ru/ru/interaction/committee/komlogistics/news/70193/?COMMITTEE_CODE=komlogistics&ARTICLE_ID=70193&&print-mode (дата обращения – 04.12.2015).

79. Транспортировка в логистике / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, И.А. Пластуняк, Н.Г. Плетнева. – СПб.: СПбГИЭУ, 2005. – 139 с.

80. Тыряткина О.В., Полухин И.В. Особенности организации перевозки внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом. Логистические системы в глобальной экономике. – 2012. – № 2. – С. 467 – 471.

81. Управление цепями поставок: справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гатторны; пер. с 5-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 670 с.

82. Филина В. Н. Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития. БД СКОПУС [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/index.php?pid=interview/20140206 (дата обращения – 13.12.2015).

83. Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. URL: http://rosavtodor.ru/information/vse_o_dorogah/ponyatie_dorogi.html (дата обращения – 20.12.2015).

84. ФТС России. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://www.customs.ru (дата обращения – 15.11.2015).

85. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Ионичева В.Н. Институциональные и организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в евразийском экономическом союзе. Часть 1. Экономическая наука современной России. – 2015. – № 3 (70). – С. 81 – 94.

86. Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020. Аналитический центр при правительстве РФ. Официальный сайт [Электронный ресурс] URL: http://ac.gov.ru/events/06598.html (дата обращения – 23.12.2015).

87. Центральное информационно-техническое таможенное управление (ЦИТТУ). Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://edpc.customs.ru/ (дата обращения – 30.11.2015).

88. Четверикова С.В., Чернова Л.Г. Электронная форма декларирования товаров: проблемы и перспективы развития. Современные проблемы экономического и социального развития. –2012. –№ 8. – С. 217 – 219.

89. Щербанин Ю. А. Естественные монополии: возможность создания конкурентной среды [Электронный ресурс]. URL: http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=books/sa2013/12 (дата обращения – 19.12.2015).

90. Электронный журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. Совершенствование инструментальных средств поддержки выездных налоговых проверок в автоматизированной информационной системе «Налог». Горшков А.В., Тулемисов Х.М. Финансовая Академия при Правительстве РФ [Электронный ресурс]. URL: http://www.jurnal.org/articles/2010/ekon31.html (дата обращения – 10.03.2015).

91. Элларян А.С. Логистика хозяйствования в транспортно-экспедиторской сфере: Монография. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012. – 210 с.

92. Электронный путеводитель. Базы данных в экономике [Электронный ресурс]. URL: http://www.nlr.ru/lawcenter/eng/econom/ecbdall.htm (дата обращения – 05.02.2015).

93. Ясенев В.Н. Информационные таможенные технологии. НГУ им. Лобачевского. – Нижний Новгород, 2014. – 88 с.

94. Gasparik J., Mesko P., Zitricky V. Role of rail cargo companies in logistic chains. «Institute Verkher and raum». Proceedings of the 5-th Sonora University Think Tank Conference. Erfurt, Germany, 2010. – P. 7 – 9.

95. Erkayman B., Gundogar E., Akkaya G., Ipek M. A fuzzy topsis approach for logistics center location selection // Journal of Business Case Studies. The Clute Institute, Littleton, Colorado. – 2011. – V.7. – № 3 (May/June). – P. 4955.

96. Kayikci Y. A conceptual model for intermodal freight logistics center location decisions // Procedia Social and Behavioral Sciences. — 2010. — № 2. - P. 6297 – 6311.

97. QBIS.Bank [Электронный ресурс]. URL: http://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82:QBIS.Bank (дата обращения – 15.03.2015).

98. RFID-технологии в таможенном деле [Электронный ресурс]. URL: http://www.brokert.ru/material/RFID-tehnologii-v-tamozhennom-dele (дата обращения – 27.02.2015).

Приложение А

(обязательное)

Таблица 6 – Общая информация об участнике ВЭД и его деятельности, поступающая в базы данных таможенного, валютного, налогового и логистического контролей

Тип БД Вид данных	БД валютного контроля	БД налогового контроля	БД таможенного контроля	БД логистического контроля ОАО «РЖД»
I Реквизиты участника ВЭД: Свидетельство о государственной регистрации	+	+	+	+
Дата регистрации в органах государственной регистрации	+	+	+	+
Основной государственный регистрационный номер (ОГРН)	+	+	+	+

Дата внесения изменений в Единый государственный реестр юридических лиц (ЕГРЮЛ)	+	+		+
Код ОКПО	+	+	+	+
Код ОКАТО	+	+		+
ОКВЭД	+	+		+
Дата учета в Госкомстате	+	+	+	+
Название организации	+	+	+	+
ФИО предпринимателя (экономического агента)	+	+	+	+
Юридический адрес организации	+	+	+	+
Фактический адрес организации		+	+	+
II Банковские реквизиты: Наименование банка и адрес (держателя счета)	+		+	+

Расчетный счет резидента в банке (по счету в валюте РФ)	+	+	+	+
Расчетный счет резидента в банке (по счету в иностранной валюте)	+		+	+
III Информация о налогоплательщике: ИНН участника ВЭД	+	+	+	+
Дата постановки на учет		+		+
Свидетельство о постановке на учет		+	+	+
Наименование и адрес налогового органа		+	+	+
IV Информация о таможенном органе: Код таможни (через которую участник ВЭД осуществляет свою деятельность)	+		+	+

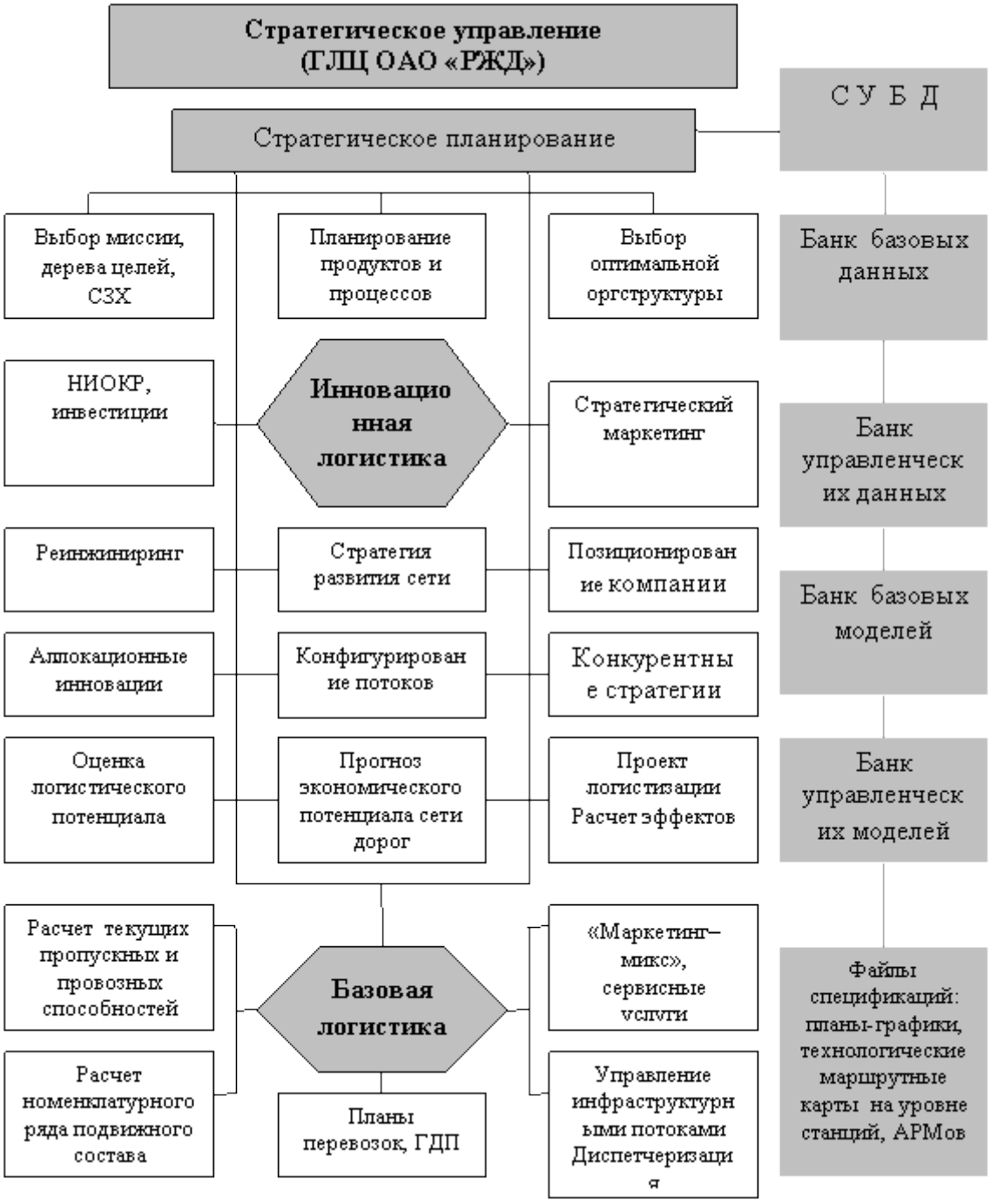
Адрес таможенного подразделения (таможенного поста)	+		+	+
Регистрационный номер организации в БД таможенных органов			+	+
Номер Учетной карты участника ВЭД	+	+	+	+
V Информация о контракте: Номер контракта ВЭД	+		+	+
Дата оформления контракта	+		+	+
Дата завершения операций по договору	+		+	+
Срок оплаты при экспорте	+		+	+
Срок оплаты при импорте	+		+	+
VI Паспорт сделки: Номер паспорта сделки	+	+	+	+

VII Информация о товаре (общий вес товаров, количество наименований товаров и количество товаров одного наименования)			+	+
VIII Сведения о платежах: Сведения о платежах (дата, номер платежного документа, код вида валютной операции, сумма платежа в единицах иностранной и национальной валюты, направление платежа)	+	+	+	+
IX Условия транспортировки (вид транспорта, характеристика упаковки, длина пути, тарифы перевозки)			+	+
X Таможенная или экономическая процедура	+	+	+	+

Приложение Б

(справочное)

Рисунок 6 – Структура внедрения инновационной логистики в ОАО «РЖД»



Приложение В

(обязательное)

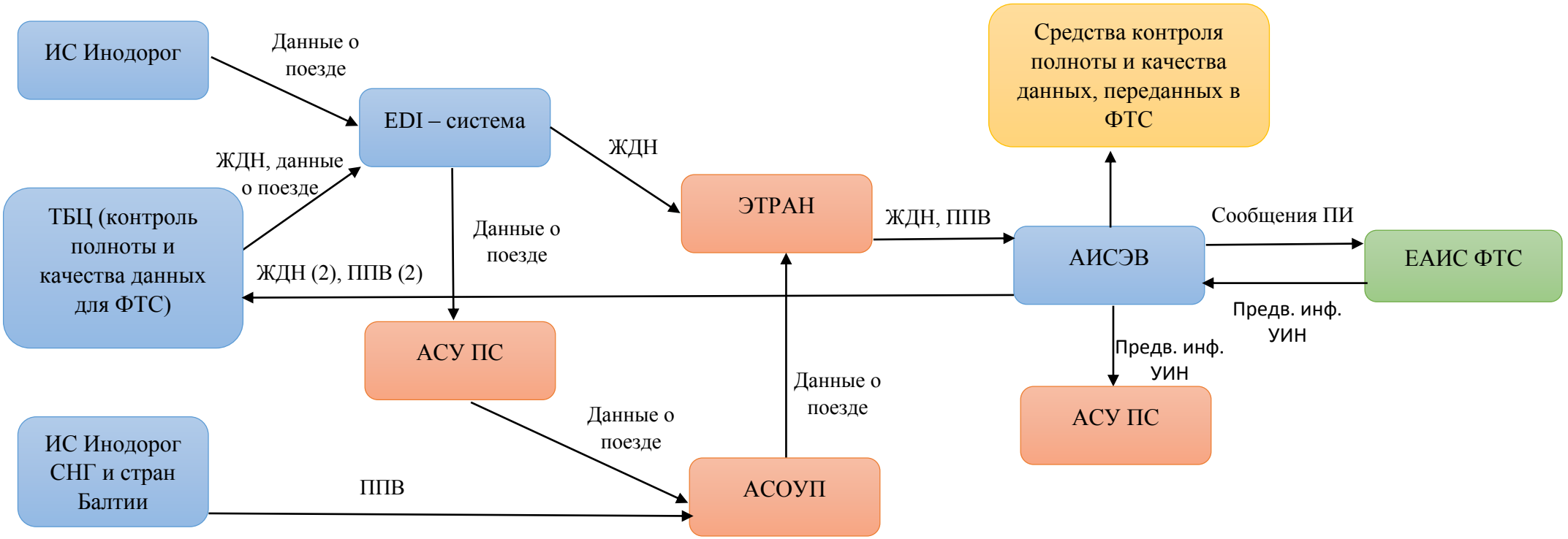



Рисунок 7 – Структура информационных потоков предварительного информирования ФТС России в объеме ст.159 (п.5 решения Коллегии ЕЭК №196)