

РАЗДЕЛ 4. ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ОПТИМИЗАЦИЯ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ В ЦЕПЯХ ПОСТАВОК В КОНТЕКСТЕ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

ТАМОЖЕННАЯ ЛОГИСТИКА – ГЕНЕЗИС, РАЗДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЙ

Witkowski P.

Многоаспектные глобальные процессы, определяющие современную цивилизацию, изменяют представления человека и поднимающиеся к ним формы активности. В общем и экономическом объемах это, между прочим, глобализация и распространение технологии, а также международное разделение работы и интернационализация предпринимательства. Это они формируют модель хозяйственного и торгового сотрудничества. Инструментом, актуально необходимым для ее практической реализации, является логистика.

Логистика – это многогранная система, определяющая условия движения и складирования товаров, а также сопутствующий информационный поток. В этой системе образовались подсистемы, одной из которых является международная логистика. В большом обобщении это теория в сфере организации и управления, поддерживающая практику хозяйственной жизни в реализации трансграничного товарного оборота.

Поступающие цивилизационные преобразования вели к формированию актуальному представлению мира в политическом, общественном и экономическом размерах. Ведение в этих реалиях хозяйственной деятельности требует точной диагностики вытекающих из нее шансов и угроз. Это вело к ситуации, в которой обоснованно ставить исследовательскую гипотезу, что процессы распространения технологии, информатическое и информационное развитие, образующие инновационный know-how, стали причиной изменения в сфере организации и управления движением во времени и пространстве людей, товаров, услуг и капитала, особенно в международном размере. Принимая во внимание проблематику, связанную с производственной деятельностью и продажей готовой продукции, представленная действительность привела в рамках международной логистики к конституции подсистемы, которую можем определить как таможенная логистика. Эта подсистема требует владения специальными знаниями, а также умениями и компетенциями практического использования, а также использования современных инструментов, которые применяются в таможенном обслуживании международного товарного оборота.

Процессом, непосредственно вызывающим возникновение международной логистики, является цивилизационное развитие человека и окружающей его среды. С точки зрения экономической эффективности хозяйственной деятельности, управляемой интернационализированным предпринимателем, необходимо гарантирование эффективного потока производственно-творческих средств и готовой продукции¹. Можно принимать, что для этого типа действия не является необходимой научная теория, а достаточным атрибутом является практика и приобретенные умения, обеспечивающие реализационную эффективность действия. Реально принимая отдаленную историческую перспективу, можно бы было к такому мнению относиться как к верному, однако уже в реалиях промышленной революции восемнадцатого века ситуация далеко изменилась. Причиной этого были диверсификация и модернизация форм, отраслей транспорта, требующих специальных знаний. Этот процесс вел к образованию правильной роли экспедиции как услуги деятельности и профессии экспедитора, который являлся специалистом, предоставляющим услуги в сфере организации транспорта.

В научной терминологии логистика появляется в США в 60-х годах XX века в публикациях в сфере экономики и управления². Доктринальные исследования привели в 1986 году к

¹ Интернационализированный предприниматель – это лицо, ведущее хозяйственную деятельность за пределами родного государства.

² Большинство авторов берут истоки понятия «логистика» из военных действий, заключающихся в выводе и снабжении войск и эффективной подготовке военных акции. Интересно семантическое значение слова логистика, с греческого *logos* – это «рассудок, сила ума и искусство расчета», французского *logis* – это «жилье». Конкретное

формулированию понятия «логистика» через совет по управлению логистикой. Этим названием определили процесс планирования, ведения и управления оптимально эффективным потоком и хранением товаров, услуг и правильных данных и информации с места производства до места потребления с целью выполнения требований клиентов [9]. Развитие процессов производства и дистрибуции готовой продукции вело к переопределению понятия логистики, через введение термина «цепочка поставок». Актуальная дефиниция, принятая советом по управлению логистикой, указывает, что логистика – это часть процессов цепочки поставок, которая заключается в планировании, реализации и мониторинге эффективности потока и складирования продуктов, услуг и данных, а также информации с мест происхождения до мест потребления с целью полной реализации нужд клиентов [8].

В науке логистика не воспринимается однозначно в предложенных определениях. Имея в виду более широкий размер, можно ее определить как интегрированную систему формирования и контроля процессов физического потока товаров и их информационных условий, стремящихся к достижению возможно самых наиболее благоприятных отношений между уровнем предоставляемых услуг (уровнем обслуживания получателей) и уровнем и структурой, связанных с этим расходов [6]. Превышая поставки товаров, принимали, что логистика – это сегмент больше, шире целости, охватывающей организацию и управление процессами потока материальных благ и лиц вместе с использованием инструментов, поддерживающих их реализацию в рамках существующих систем [11, с. 254-255].

В макроэкономическом понимании логистика – это совокупность потока материальных благ в хозяйстве, размер и структура удержанных запасов, а также техническая инфраструктура, кондиционирующая процессы потока и поддержки запасов. В микроэкономическом понятии она определяется как принятые решения в сфере потока товаров в рамках явного предпринимательства.

Существом логистики, которую рассматривают как стратегическое предложение для формирования логистических процессов, является эффективность цепи доставки. Эта эффективность полностью выражается в концепции 7 W, создающей реализацию поставок по принятому критерию семи назначений: а) правильный клиент, б) правильный продукт, с) в правильном количестве, d) в правильной форме – качестве, e) в правильном месте, f) в правильном времени, g) после правильных издержек. Реализация этой концепции требует комплексного подхода к логистике, определяющем ее как комплексное знание о логистических процессах (процессы потока продуктов – сноски автора), связанных с каждой хозяйственной деятельностью, и о способах эффективного управления этими процессами [17, с. 116].

Анализируя представленные понятия логистики, можно принять, делая обобщение, что придется нам иметь дело с двумя параллельными процессами. С одной стороны, это цепочка поставок, которая охватывает весь производственный и распределительный цикл, то есть обеспечение производителя необходимым сырьем, полуфабрикатами и компонентами, необходимыми для создания готового продукта, а также его дистрибуцию в соответствии с его судьбой. Введенная цепочка поставок, благодаря транспортным и складским умениям, является эластичным унификатором между ее отдельными ссылками, именно например, место добычи сырья, производителя полуфабриката до места производства и затем движение готового продукта до места его последней судьбы. Вторым процессом, необходимым для эффективной организации и управления потоком материальных благ, является полное знание в сфере данных, касающихся определенной цепочки поставок, и эффективный поток информации между ее отдельными ссылками.

Эффективная реализация логистики, обрабатывающейся в категориях организации и управления цепочкой поставок, требует исполнения трех аксиом. В их состав входят практическое умение, философия управления и знание. Практическим умением можно определить свои квалификации и организационную эффективность в сфере создания и реализации процесса потока во времени и пространстве материальных благ, а также внутрипроцессовым потоком информации. Логистическая философия – это концепция, ориентированная на комплексный

соединение этих значений даст нам «рассудок, искусный расчет в поиске жилья», а идя далее «места производства или продажи товаров».

подход к движению материальных благ в связи с цельностью широко понимающегося наружного окружения в масштабе микро- и макроэкономическом, охватывающая не только экономическую проблематику, но, кроме того, политические и общественные вопросы, а также правовые условия. В сфере знания предполагалось, что логистика – это район экономического знания, заключающегося, кроме прочего в диагнозе обстоятельств, связанных с процессом потока благ и информации в хозяйстве, а также в отдельных ее ссылок. Признавая законность этого подхода, сформулировали определение логистики как отрасль экономического знания, которая имеет свой предмет для интереса, формулирует некоторые правила и закономерности образования хозяйственных процессов, исследует и оценивает курс логистических процессов, а через это обогащает экономическое знание [15, с. 166].

Процессы, происходящие в мировом хозяйстве на переломе XX и XXI веков, вызвали бурный рост интереса к логистике и возможностям ее практического использования. Тем более, что вместе с переменами, которые получили от автора имя «цивилизационные», расширились возможности влияния логистики на большинство действий взятых человеком форм активности. Уменьшая их до экономического района, кроме традиционной организации и управления движением материальных благ, складским хозяйством и потоком информации, актуально обратить внимание на практическое использование широкого ассортимента инновационных технологическо-технических и информатических решений для модернизации и гармонизации целого процесса, связанного с движением материальных благ, их потоком, складированием и продукцией с целью ускорения этого цикла, сокращения расходов и полного удовлетворения клиента [18, с. 14].

Трактуя логистику комплексно, без сомнения, можно сказать, что, руководствуясь реализацией предполагаемых целей, создается система взаимоотношений между участниками цепочки поставок, определенная именем «логистическая система». Термин определяется как сознательно организованный и интегрированный – в сфере данного хозяйственного расположения – поток материалов и продуктов, а также соответствующей им информации, которые позволяют оптимизацию в управлении цепочкой поставок (кроме прочего через: автоматическую идентификацию товаров, компьютерное моделирование, управление, электронный обмен данными и комплексный счет расходов) [1, с. 11]. В соответствии с доктриной, система, функционирующая в определенном окружении, складывается из особенных сегментов, формирующих подсистемы. Это отдельные системы, работающие в большей целости, взаимосвязанные многочисленными совместимыми союзами таким способом, чтобы каждый из них реализовал или поддерживал (обеспечивал реализацию) поставленные цели организации [2, с. 882].

Имея в виду главный предмет публикации, то есть таможенную логистику, необходимо указать обстоятельства, которые учреждали ее материализацию в международном пространстве в актуальной реальности мирового хозяйства. Первичным, натуральным и обладающим долгой историей процессом является создание международной логистики. Теоретический подход к международной логистике встречает значительные расхождения в мнениях некоторых представителей доктрины. Отличительным ее сегментом вопросов является в целом необходимость планирования, организации и реализации трансграничного движения товаров, используя несколько отраслей транспорта, и выполнение действий, связанных с таможенным обслуживанием. Оправдано, что международная логистика – это процесс планирования, реализации и контроля потока благ и информации между отдельными странами [13, с. 158]. Можно принять, что это цельность информационных процессов управления и контроля, позволяющих эффективно управлять международными логистическими системами [16, с. 36-38]. Имея в виду более широкий взгляд, она рассматривается как процесс координации оптимизации всех потоков в международном масштабе, опирающийся на анализе отношений между разными организациями (предпринимательствами, учреждениями и т. п.), созданными на основе реализации идеи логистической цепочки [15, с. 40].

Из-за важности проблематики таможенного обслуживания можно с доктринального достижения вызвать вид, который приносит международную логистику в организацию потока товаров через государственные границы [10, с. 394]. Стоит здесь также обратиться к определению международной логистики, а именно – положения, выражающего нужду конкретного преобразования этого понятия в сторону определения ее термином «логистика повыше границ» или «трансграничная логистика» [1, с. 9-14].

Ссылаясь на управление международными потоками товаров, необоснованным является напоминание про концепцию, которая идентифицирует международную логистику и управление международными цепочками поставок, являющееся соединением логистической деятельности фирм – звенья этой цепи, особенно операционной, финансовой и маркетинговой функции, а также контроля физического потока благ, денежных средств и информации через и повыше границ разных стран.

Обобщая, разумно принять, что международной логистикой является теория и практика эффективного планирования, мониторинга и материализации трансграничного движения товаров. Этому движению сопровождает трансфер информации и финансовых средств между поставщиком и получателем товаров, а также профессиональными предпринимательствами, которые его организуют и практически выполняют.

Развитие международного хозяйственного сотрудничества вело к формированию в рамках системы, каковой является международная логистика, подсистемы, связанной с широко понимаемым таможенным обслуживанием международных транспортов, а также импортных и экспортных процедур, которую можно определить термином «таможенная логистика».

Международная логистика является стимулятором, образующим международную цепочку поставок, охватывающую широкую сферу материально-юридических и организационно-технических действий. Существенным элементом, вызывающим диверсификацию уровня сложности, является положение места отправки товара и места его получения на территории двух других стран или интеграционных групп, создающих таможенный союз. Такое обстоятельство вызывает необходимость таможенного обслуживания перевозимых товаров в трансграничных отношениях.

В определении таможенной логистики важную роль играет терминологический подход международной цепочке поставок. В самом широком научном понимании – это организованная в международном пространстве сеть взаимосвязанных хозяйственных субъектов, которые в ответ на спрос клиентов содействуют эффективному потоку товаров, услуг, капитала и информации, а также сопровождающая этот поток циркуляция документации с обратной проекцией (от полки магазина), с целью оптимального удовлетворения нужд окончательных потребителей, при доведении до максимальной степени рентабельности целого бизнесового процесса. В более узком смысле можно принять, что международная цепочка поставок – это параллельные, остающиеся в постоянной коммуникации, добывающие, производственные, торговые, обслуживающие фирмы и их клиенты, между которыми текут информационные потоки и потоки продуктов, будущих следствием удовлетворения спроса окончательных производителей, и оборотный поток отходов и остатков после потребления [23, с. 265]. В соответствии с представленными дефинициями, необходимо признать, что страницу темы международной цепочки поставок создают ее звенья, то есть участники трансграничного потока товаров. Можно в них включить, например, производителя, экспортера, импортера, экспедитора, перевозчика в разных отраслях транспорта, таможенного представителя, ведущего таможенный склад, оператора логистических услуг.

Предполагая местоположение его участников на территориях разных таможенных целей, надо принять, что необходимым элементом для практической реализации международной цепочки поставок является транспорт, пошлина и поток информации³. Безотзывность практического употребления таможенных инструментов в организации и управлении международной цепочкой поставок является в этой материи логистической *ясной очевидностью*. Это мнение ведет к признанию, что для правильного сооружения этой цепочки необходимо знание в сфере законов таможенного права, а более широко – права товарного оборота с третьими государствами [14, с. 33-35] и умение ее практического использования, особенно в связи с регуляциями транспортного права [19, с. 258-260], а также сознание, что эта концепция должна быть последовательной многоуровенно в сфере консолидации таможенных, транспортных и складских инструментов, а также потока финансовых средств и информации.

³ Понимая под понятием пошлины принципы и режим реализации международного товарного оборота.

Поднимая исследование таможенной логистики, разумно принять вступительное предположение, что она является подсистемой международной логистики. Подсистемой, которой практическая реализация требует от органов государственной власти и участников трансграничного товарного оборота исполнения определенных требований. От учреждений и органов общественной власти⁴ следует ожидать установления и правоприменения прозрачных и комплексно сформулированных принципов товарного оборота и введения в практику таможенного обслуживания инструментов, облегчающих и гармонирующих импортно-экспортные операции. Ссылаясь на участников, организующих и выполняющих, этим требованием будет знакомство специалистского знания в сфере регуляций таможенного права, умения комплексного анализа этих регуляций в контексте других нормализаций, входящих в состав права товарного оборота, и компетентности употребления этих законов с целью обеспечения эффективного и правильного таможенного обслуживания трансграничного потока товаров.

Принимая во внимание цельность условий, связанных с обстоятельствами, устанавливающими таможенную логистику, можно определить, что это специализированная область теории и практики, связанная с реализацией таможенных процедур, составляющих последствие общественно-экономической судьбы товаров в международном товарном обороте. Правильная и эффективная материализация импортных и экспортных процедур требует постоянной коммуникации, выражающейся потоком данных и информации между субъектами таможенной логистики.

Предлагаемое определение требует терминологического исследования в сфере таможенных процедур, таможенных инструментов, касающихся складирования товаров и участников трансграничного товарного оборота. Таможенные процедуры предусмотрены законами таможенного права возможности работы с товарами, в случае ЕС, в обороте с третьими странами. Законы таможенного кодекса ЕС предусматривают три процедуры допуска к обороту и вывозу, а также специальные процедуры. Возможности использования инструментов таможенного складирования определены в рамках специальных процедур, это процедура таможенного склада, процедура свободного таможенного района и процедура временного складирования товара. Последним широким понятием, требующим освещения являются участники трансграничного товарного оборота. Следует к ним отнести таможенные органы, обеспечивающие правильность употребления законов права. Вторая группа – это лица, которых непосредственно касается данная трансграничная сделка, например, импортер, экспортер, употребляющий специальную процедуру, и третья группа участников – это предпринимательства, обслуживающие международный товарный оборот, например: оператор логистических услуг, экспедитор, перевозчик, таможенный уполномоченный, ведущий таможенный склад или управляющий свободным таможенным районом.

Область вопросов, входящих в состав таможенной логистики, относящиеся к трансграничному потоку товаров, в синтетическом обобщении можно разделить на регуляции таможенного права, в более широком измерении права товарного оборота и практические решения, которые упрощают и гармонируют таможенное обслуживание товаров.

Таможенная логистика – правовые регуляции и практические инструменты. Трансграничный поток товаров, формирующий главный район, определяющий предмет интереса таможенной логистики в сфере применимых юридических решений, требует согласований на межгосударственном уровне. Международное сообщество в течение длительного времени стремилось к разработке многосторонних принципов, связанных с таможенным обслуживанием международного товарного оборота. Наиболее эффективными в этой материи являются решения, разработанные на основе международных организаций: в главном Всемирная торговая организация (WTO) и Всемирная организация таможен (WCO), а также специализированных организаций в рамках Организации Объединенных Наций (ONZ).

Соглашения, призывающие к жизни Всемирную торговую организацию (WTO), являются специфической многосторонней конституцией мировой торговли, принципом совершения товарного оборота [3, с. 33]. Этим вопросом посвящен первый пакет соглашений, регулирующий торговлю товарами, который является модификацией достижения генерального плана в деле таможенных тарифов и торговли (GATT), и его расширением о мерах, касающихся прежде всего сельского хозяйства, в деле использования гигиенических и фитосанитарных средств

⁴ В случае Европейского союза, это институты, органы ЕС и специализированные агентства и органы государств-членов.

(относятся ко всем средствам, связанным с охраной человека, животных или растений, а также создания комплексных принципов для стандартов в сфере здоровья и безопасности), соглашения в деле ткани и одежды (касаются регуляции для постепенного выключения тканых продуктов из группы специальных товаров и отношения к ним в соответствии с принципами, употребляемыми для промышленных товаров, а также определения прежде всего способа поведения при чрезмерном импорте некоторых тканых товаров), а также соглашения в деле технических барьеров в торговле (касаются всех продуктов позапитательных и других аспектов, связанных с питанием, например, маркировка, которая непосредственно не касается здоровья и безопасности) и соглашения, касающиеся *stricte* таможенной проблематики в международном товарном обороте, к которой принадлежат, кроме прочего, соглашения в деле передоплаченного контроля, правил происхождения, лицензионных импортных процедур, дотации и компенсационных средств как тоже охранных средств.

Принципы упрощения и гармонизации таможенной процедуры составляют самое важное достижение второй валовой специализированной организации Всемирной организации таможен (WCO). Ее представляет международная конвенция, касающаяся упрощения и гармонизации таможенных процедур, известная под именем конвенции Kyoto, подписанной в 1973 году, и ее реконструкции, принятой в 1999 году. Конвенция с Kyoto несет реальные упрощения и унифицирует процедуры, употребляемые таможенными администрациями, кроме прочего, в сфере таможенных формальностей, предшествующих подаче таможенной декларации, временного складирования товаров, таможенных формальностей, употребляемых по отношению к транспортным средствам и таможенным складам. Эти вопросы имеют существенное значение для импортеров и экспортеров, а также для лиц, которые обслуживают международный товарный оборот, кроме прочего перевозчиков, таможенных агентов.

По отношению к условиям, применяющимся в отношении товаров, которые могут быть предметом ввоза или вывоза, существенным элементом является введение прозрачных принципов, касающихся прежде всего:

- a) возвратного ввоза товаров в этом же самом состоянии;
- b) правил происхождения товаров и их документирования, сферы таможенного контроля документирования доказательств происхождения;
- c) таможенных процедур, особенно транзита, таможенных складов, временных условных оформлений товаров, реэкспортированных в этом же самом состоянии, условного оформления товаров, предназначенных для обработки в таможенном районе страны привоза, свободной от пошлины обмена/замены товаров, таможенного условного оформления товаров, предназначенных для обработки за границей;
- d) свободных таможенных районов.

Модифицированная конвенция из Kyoto регулирует основные вопросы связанные с проблематикой таможенного оформления и таможенных формальностей, таможенным контролем, безопасностью в международном товарном обороте и определением принципов потребления, возвращения и погашения таможенных задолженностей. По отношению к стабильности позиции импортера и экспортера, урегулированы также вопросы, касающиеся отношений между таможенным управлением и третьими сторонами, а также информации, решений и кассационных процессов, веденных через таможенные органы. Регулировкой функционирования таможенных управлений к меняющимся условиям, связанным с коммуникацией и передачей данных, является введение положений, определяющих возможности введения информационных технологий в отношениях с лицами и документами международного товарного оборота [5, с. 208-209].

Международные соглашения в соответствии с принципом *pacta sun servanta* соблюдаются государствами будущими его сторонами, посредством введения в национальные правила. В этой сфере особенное внимание надо обратить на учреждение Уполномоченного экономического оператора (АЕО). Оно составляет выполнение ожиданий участников трансграничного товарного оборота в вопросе более эффективного и более гибкого употребления таможенных процедур, при одновременной гарантии стандартов таможенного надзора, исполняемого таможенными органами.

По отношению к таможенному обслуживанию товарного оборота важным фактором является развивающийся процесс конвенционного признания сертификата АЕО⁵.

Полученный статус составляет важное преимущество при оценке риска в области безопасности. Учреждение АЕО составляет практический инструмент реализации таможенного контроля на основе анализа риска. Он заключается в употреблении государствами-членами общих критериев и норм риска, полезных при типировании предпринимателей и конкретных товаров, подлежащих таможенному контролю. Последствием принятия системы управления анализом риска в отношении к держателям статуса АЕО является реальная минимизация контроля физических товаров, приоритетное обслуживание и быстрая реализация таможенных формальностей, ограничение требований (например, меньшее число данных, приложений), оформление товара в удобном месте для предпринимателя. Держатель АЕО обладает возможностью представления импортной сокращенной декларации с ограниченным кругом необходимых данных, касающихся безопасности. При ввозе товара предусмотрен его приоритет в таможенном обслуживании, выражающийся кроме прочего, в пересечении границы по специально отделенным поясам движения. В сфере доставки и представления товара облегчения относятся к уменьшенному количеству контролей в отношении к товарам, заявленным для таможенных процедур, уведомлению про выбор товаров для проведения контроля, возможности выполнения его за пределами таможни [22, с. 346].

Правила таможенного права на основе взаимных соглашений приводят ряд положений, создающих практические возможности упрощения и рационализации реализации таможенного поведения. Имея в виду синтетический характер соображений, принятых в публикации, можно в качестве примера привести следующие [20, с. 187-193]:

а) возможность в отношении к товарам, перевозимым морским путем, достижения так называемого оформления перед прибытием, то есть заявление их фактической доставкой в таможню;

б) употребление транспортных документов в характере транзитных таможенных заявлений прежде всего в железнодорожном и воздушном транспорте;

с) облегчения в реализации перевозок дорожным транспортом в соответствии с положениями конвенции TIR в сфере транзитного приложения, обеспечения таможенных задолженностей и таможенного контроля;

д) облегчения для товаров, перевозимых в больших контейнерах, как загрузочных единиц.

Знание законов таможенного права, более широко права товарного оборота необходимо для всех участников международной цепочки поставок. Это возникает из необходимости реализации действующего права, имеющего очень специализированный характер, тесно связанного с другими отраслями, предметом которых является товар в трансграничном обороте. Знания в этой сфере – это тоже возможность использования широкой гаммы инструментов, влияющих на изготовление и гармонизацию международной цепочки поставок.

Важным моментом в таможенной логистике являются практические инструменты, введенные в таможенное обслуживание международной цепочки поставок. Эти инструменты составляют импликацию партнерских отношений между ее участниками и таможенными органами, а также процесс технологического и информационного развития, особенно в сфере коммуникации. Эти инструменты употребляются в работе с товарами, перевозимыми в разных отраслях транспорта, сокращая трансграничное движение, а также регулирование их таможенного статуса в привозных и вывозных операциях.

В представленной статье из-за широкого спектра вопросов, только сигнализированной, в качестве примера можно перечислить прежде всего:

а) компьютеризация таможенных приложений,

б) возможности информационного управления таможенным обслуживанием пограничного движения,

⁵ 4 мая 2012 г. США и ЕС подписали решение о взаимном признании программы Customs-Trade Partnership Against Terrorism (С-ТРАТ) и программы Уполномоченный Предприниматель (*Authorised Economic Operator* - АЕО), Dz. Urz. UE z 2012 г., L 144, s. 44. Европейский союз заключил тоже соглашение о взаимном признании программ Уполномоченного Предпринимателя (АЕО) с другими третьими государствами будущими торговыми партнерами ЕС – государства Европейского хозяйственного района (АЕО) с Швейцарией и Японией.

с) информационные инструменты, поддерживающие таможенный контроль в пограничных переходах.

В практическом таможенном обслуживании, связанном с движением лиц и товаров через границы стран, можно указать такие созерцания, как, кроме прочего, привозная сокращенная декларация (PDS) или приложения e-Booking BUS и e-Booking TRUCK. Стоит подчеркнуть, что они представляют возможность проведения многостороннего анализа риска с точки зрения безопасности и охраны, при одновременном обеспечении гармоничности пограничного контроля [12, с. 20-22].

В многогранном районе инструментов, направленных на рационализацию таможенного обслуживания, нельзя не упомянуть о новых решениях, связанных с инфраструктурой пограничных переходов⁶. Они направлены на создание условий не только для таможенного контроля, но и выполнения действий *stricte* логистических позволяющих, например, на консолидацию и расконсолидацию товаров, опираясь на таможенные логистические центры. Таким решением может быть в будущем управление пограничным обслуживанием, опираясь на логистические центры в форме совместных – свободных таможенных районов. Этот проект составляет юридическое соединение общего пограничного перехода и свободного таможенного района. Это позволяло бы, с одной стороны, общий надзор и пограничный контроль службами двух государств, с второй же стороны, обеспечивало бы предпринимателям выполнение действий в отношении транспортных средств и товаров, которые бы имели в виду полное выполнение широко понимающих юридически-технических стандартов государства-поставщика и торгово-производственных нужд, вытекающих с сотрудничества между партнерами [21, с. 235].

Подведение итогов. Логистика является признанной научной теорией и умением практического действия, связанного с движением во времени и пространстве материальных благ и информации, необходимых для организации управления этим процессом. В рамках этой широкой проблематики наступила специализированная систематизация, ведущая к разделению разных делений логистики в зависимости от принятого критерия. Территориальный район логистических действий может устанавливать национальную и международную логистику, в более широком контексте – логистику на региональном уровне, например, евро-логистику и межконтинентальную евразийскую логистику. Имея в виду отрасль транспорта, это будет логистика автомобильного транспорта или многоотраслевая логистика, соединяющая разные формы автомобильно-железнодорожных перевозок. В случае принятия как критерий разделения вида товара можно выделить экологистику или логистику опасных товаров.

Современными задачами, поставленными перед продюсером международной цепочки поставок, являются ее гармоничность и эффективность, требующие высокого уровня предоставляемых услуг и минимизации времени их реализации. Это ведет к разделению сегмента услуг, связанных с употреблением юридических созерцаний и практических действий необходимых для правильного хода импортно-экспортных операций. Исходя из этого предположения, можем выделить таможенную логистику, рассматриваемую как инструмент, полезный для организации и реализации международной цепочки поставок.

Контрольником, подтверждающим принятые исследовательские гипотезы, является создание отдельных научных теорий, касающихся прежде всего торговой и таможенной политики, транспортного и экспедиционного права. Вопросы, связанные с трансграничным движением товаров, являются предметом специализации на направлениях высшего образования, прежде всего международных отношений, логистики или внешней торговли. Создаются специализированные исследовательские учреждения, показывающие развитие международных тенденции в сфере трансграничного движения товаров.

Подтверждением необходимости обладания знаниями и умениями в сфере таможенной логистики являются специализированные фирмы, предоставляемые услуги организации и управления международным товарным оборотом. Существуют специализированные юридические канцелярии, операторы логистических услуг, экспедиторы и перевозчики, а также представители таможи. Значение таможенной логистики ведет к образованию отдельного рынка услуг таможенного посредничества.

⁶ Имея в виду общий характер представленных соображений, автор не обращается к актуальной, чрезвычайно сложной ситуации в сфере граничного обслуживания, опираясь на актуальную, оставляющую желать лучшего инфраструктуру граничных переходов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Abt, S. Specyfika logistyki ponad granicami, w: S. Abta (red.) // Logistyka ponad granicami.– Poznań, 2000.
2. Bujak, A. System logistyczny przedsiębiorstwa i jego parametry / A. Bujak, J. Kłosowski // Logistyka-Nauka. – Nr. 3.– 2014.
3. Czyżowicz, W. Pojęcie i przedmiot prawa celnego a polityka celna / w: W. Czyżowicz (red.) // Prawo celne. – Warszawa, 2004.
4. Czyżowicz, W. Rola usług celnych w międzynarodowym łańcuchu dostaw / W. Czyżowicz, E. Gwardzińska // Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej. –Warszawa, 2011. – nr 31.
5. Czyżowicz, W. Bezpieczeństwo w polityce celnej i prawie celnym Unii Europejskiej / w: A. Kosińska, P. Witkowski (red.) // Bezpieczeństwo wschodniej granicy Unii Europejskiej w transgranicznym przepływie osób i towarów. – Zamość: Wydawnictwo WSZiA, 2016.
6. Garbarski, L. Marketing. Punkt zwrotny nowoczesnej firmy / L. Garbarski, I. Rutkowski, W. Wrzosek. – Warszawa: Difin, 2000.
7. Gołemska, E. Logistyka międzynarodowa // PWN. – 2014.
8. Gudum, C. K. Managing variability in a supply chain: An inventory control perspective. – Copenhagen, 2002.
9. Janczewski, J. Problematyka zarządzania logistycznym strumieniami powrotnymi. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.humanitas.edu.pl/resources/upload/dokumenty/Wydawnictwo/Zarzadzanie_zeszyt/Zarz%201_2013%20podzielone/janczewski.pdf.
10. Johnson, C. Contemporary Logistics, Prentice Hall International / C. Johnson, D. F. Wood. – London, 1996.
11. Ferstch, M. Słownik terminologii logistycznej / Akademia Ekonomiczna. – Poznań, 2006.
12. Klimek, M. Awizacja odprawy granicznej samochodów ciężarowych – system eBooking TRUCK // Gospodarka Materiałowa i Logistyka. –2016. – nr 11.
13. Koźmiński, A. Zarządzanie międzynarodowe // PWE. – Warszawa, 1999.
14. Kuś. Publicznoprawne pozataryfowe i parataryfowe instrumenty regulacji obrotu towarowego z zagranicą. – Bydgoszcz–Szczecin–Lublin: Wydawnictwo Branta, 2006.
15. Skowronek, Cz. Logistyka w przedsiębiorstwie / Cz. Skowronek, Z. Sarjusz-Wolski // PWN. – Warszawa, 2003.
16. Szymczyk. Logistyka w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw / Akademia Ekonomiczna w Poznaniu. – Poznań, 2004.
17. Świerczek, A. Koncepcja zarządzania procesami logistycznymi w przedsiębiorstwie // Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach. – 2006. – nr 1.
18. Wawrzyniak, K. Wprowadzenie. Istota, rodzaje i funkcje logistyki / w: R. Kozłowski, A. Sikorski (red.) // Podstawowe zagadnienia współczesnej logistyki. – Warszawa, 2013.
19. Witkowski, P. Procedury celne i transport w handlu zagranicznym. – Lublin: Wydawnictwo WSPA, 2016.
20. Witkowski, P. Instrumenty polityki celnej Unii Europejskiej. – Lublin: Wydawnictwo WSPA, 2016.
21. Witkowski, P. Logistyka celna – organizacja obsługi granicznej i infrastruktura graniczna w procesie zarządzania obrotem towarowym z państwami trzecimi // Monitor Prawa celnego i Podatkowego. – 2017. – nr 10(267).
22. Witkowski, P. Logistyka celna – organizacja obsługi granicznej i infrastruktura graniczna w procesie zarządzania obrotem towarowym z państwami trzecimi // Monitor Prawa celnego i Podatkowego. – 2017. – nr 10(267).
23. Witkowski, P. Obsługa celna w zarządzaniu międzynarodowym łańcuchem dostaw // Modern Management Review. – Rzeszów, 2018. – nr 25/3.

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

Житкевич Г. Я., Познякевич В. Н.

В Республике Беларусь большое внимание уделяется использованию возможностей для развития экономического потенциала страны. На это направлены мероприятия Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы, принятой Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016, № 560 (далее — Программа), разработанной с учетом приоритетов социально-экономического развития Беларуси. Одним из них является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли. Программа направлена на совершенствование условий логистической деятель-