

УДК 33

## Алгоритм проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры

**Добринский Владислав Петрович**

Аспирант,

кафедра таможенного дела,

Санкт-Петербургский государственный экономический университет,

191023, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21;

e-mail: Vdobrinskiy92@gmail.com

### Аннотация

Существует тесная связь между эффективностью функционирования элементов таможенно-логистической инфраструктуры и уровнем экономического развития страны. В связи с тем, что на сегодня назрела необходимость поиска оптимальной таможенно-логистической системы, предназначенной для оптимизации сложных процессов перевозки грузов с использованием различных видов транспорта, требуется методологический подход к оптимальному формированию таможенно-логистической инфраструктуры, который бы мог быть применен в современных экономических условиях. В статье рассматривается алгоритм подхода проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры. единый информационно-логистический центр выполняет функцию координации процессов в таможенно-логистической инфраструктуре. Трехуровневая система таможенно-логистической инфраструктуры распределения различных объемов грузов предусматривает наличие интермодальных таможенно-логистических терминалов трех уровней: международного значения – I уровень; региональных таможенно-логистических терминалов – II уровень; локальных таможенно-логистических терминалов – III уровень. Цель дополнительных перехватывающих логистических центров заключается в возможности участников ВЭД не везти товары до конечной точки, а выгружать их непосредственно сразу после перехода границы на складах временного хранения. Также выделение новых территорий для развития таможенно-логистической инфраструктуры создаст дополнительные условия по привлечению бизнеса, а распределение товаров облегчит его планирование.

### Для цитирования в научных исследованиях

Добринский В.П. Алгоритм проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2017. Том 7. № 3А. С. 250-258.

**Ключевые слова**

Таможенно-логистическая инфраструктура, логистика, таможня, внешнеэкономическая деятельность, ВЭД, перевозки, инфраструктура.

**Введение**

На сегодняшний день таможенно-логистическая инфраструктура играет одну из важнейших ролей в процессе экономического развития России. Стратегические задачи развития экономики в стране позволяют нам сформулировать следующие приоритетные цели и задачи в развитии таможенно-логистической инфраструктуры (рис. 1):



**Рисунок 1. Стратегические задачи развития таможенно-логистической инфраструктуры**

**Основная часть**

Решению поставленных задач во многом может помочь развитие таможенно-логистической инфраструктуры, поскольку она существенным образом влияет на внешнеэ-

кономическую деятельность, а также содействует развитию малого и среднего предпринимательства на местах.

Схема функционирования и развития таможенно-логистической инфраструктуры представлена на рисунке 2.



**Рисунок 2. Функционирование и развитие таможенно-логистической инфраструктуры**

Как видно из рисунка 2, предприятия субъекта РФ и их бизнес – партнеры, а также пользователи логистической инфраструктуры формируют спрос на развитие логистической инфраструктуры. Стоит также отметить, что эффективное функционирование и развитие таможенно-логистической инфраструктуры возможно лишь при содействии государственных органов.

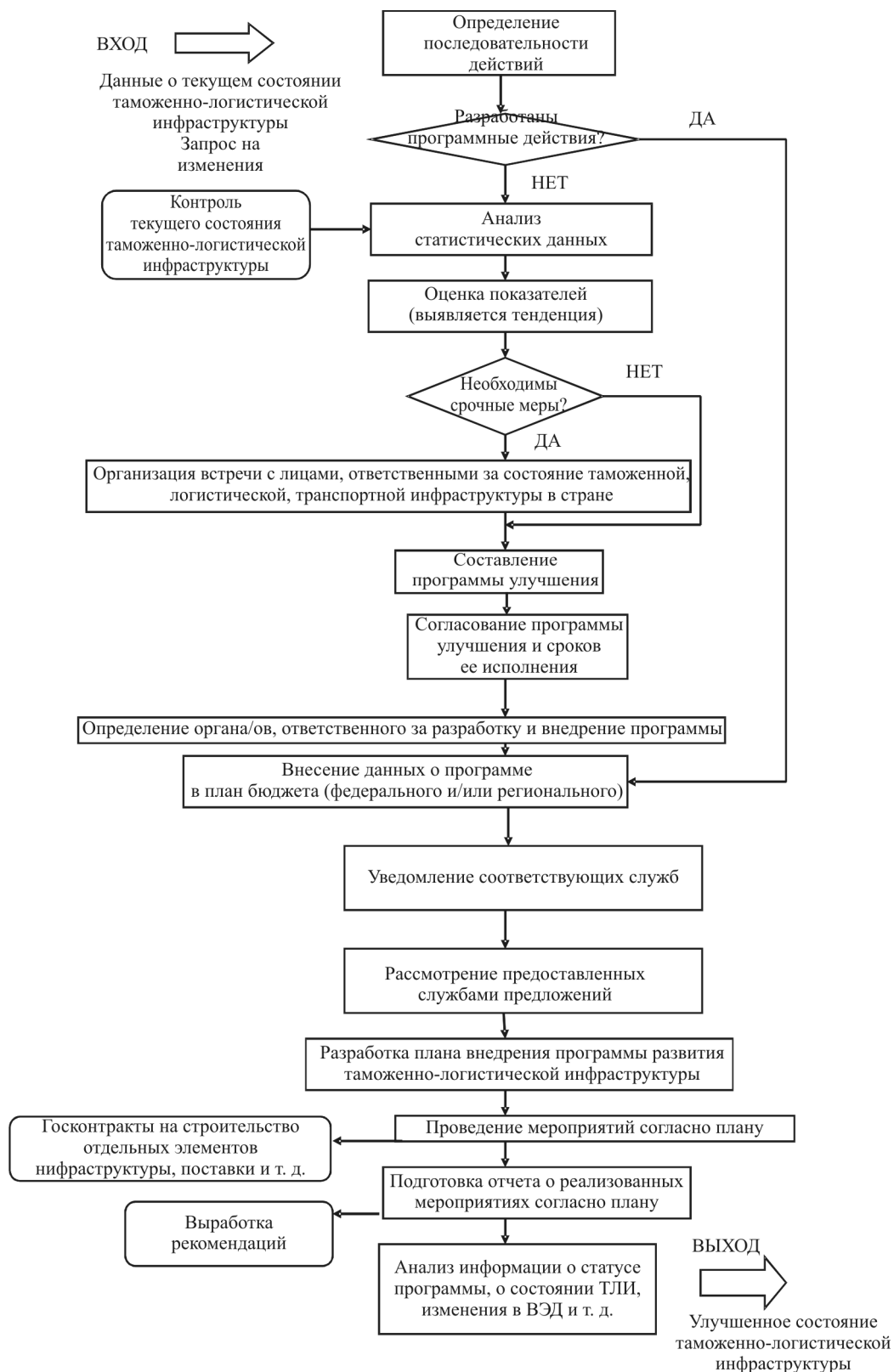
Управление таможенно-логистической инфраструктурой предполагает принятие мультимодальных решений (см. рис.3).



**Рисунок 3. Мультимодальные решения при управлении таможенно-логистической инфраструктурой**

На сегодня назрела необходимость создания эффективной таможенно – логистической инфраструктуры, предназначенной для оптимизации сложных процессов перевозки грузов с использованием различных видов транспорта.

По нашему мнению, можно предложить следующий алгоритм развития таможенно-логистической инфраструктуры на основе программы государственного развития (рис. 4).



**Рисунок 4. Алгоритм проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры**

Выполнение алгоритма проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры проводится в три этапа:

1. 1 этап – создание единого информационно-логистического центра;
2. 2 этап – создание сбалансированной системы в таможенно-логистической инфраструктуре по распределению различных объемов грузов;
3. 3 этап – создание дополнительных перехватывающих логистических центров.

Сущность работы единого информационно-логистического центра заключается в оперативном предоставлении участникам ВЭД информации об оптимальных маршрутах следования (транзитных или до нужной точки), загруженности дорог, загруженности ТЛТ, стоимости услуг ТЛТ, стоимости проезда по платным дорогам и т.д. с тем, чтобы участники ВЭД могли выбирать маршрут следования с минимальными временными или стоимостными затратами. Иными словами, единый информационно-логистический центр выполняет функцию координации процессов в таможенно-логистической инфраструктуре.

Трехуровневая система таможенно-логистической инфраструктуры распределения различных объемов грузов предусматривает наличие интермодальных таможенно-логистических терминалов трех уровней:

- международного значения – I уровень;
- региональных таможенно-логистических терминалов – II уровень;
- локальных таможенно-логистических терминалов – III уровень.

Для предоставления наиболее конкурентоспособных услуг участниками ВЭД таможенно-логистический терминал должен иметь дополнительный функционал, чтобы наилучшим образом обеспечить все виды операций при перевозке грузов. В частности, в качестве примера таможенно-логистический терминал может обеспечить такие виды услуг, как предоставление услуг почтовой службы и экстренной доставки, пассажирские перевозки, парковки автомобилей, дополнительных услуг по обработке и переработке грузов, ресторанного и гостиничного сервиса, технического сервиса и т. д.

Создание дополнительных перехватывающих логистических центров должно быть предусмотрено в каждом пространственно-планировочном районе. Цель таких перехватывающих логистических центров заключается в возможности участников ВЭД не везти товары до конечной точки, а выгружать их непосредственно сразу после перехода границы на складах временного хранения. Исходя из особенностей их создания и функционирования, нами были сформулированы критерии по выбору места расположения:

- 1 критерий: Наличие узловых точек пересечения одного или нескольких видов транспорта;
- 2 критерий: Наличие действующих транспортных коридоров и перспектив их развития;
- 3 критерий: Концентрация крупных (внешнеторговых, транзитных, региональных и межрегиональных) грузопотоков;

- 4 критерий: Уровень и степень социально-экономического развития территории;
- 5 критерий: Уровень развития логистической инфраструктуры как транспортной, так и складской;
- 6 критерий: Возможность аккумуляции информационных потоков;
- 7 критерий: Обслуживание различных видов транспорта.

### **Заключение**

Реализация программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры согласно предложенному нами алгоритму обеспечит:

- долгосрочную жизнеспособность существующих транспортных коридоров;
- открытость и доступность страны среди международных торговых партнеров.

Выполнение алгоритма проведения программы государственного развития таможенно-логистической инфраструктуры должно проводиться в три этапа:

- создание единого информационно-логистического центра
- создание сбалансированной системы в таможенно-логистической инфраструктуре по распределению различных объемов грузов
- создание дополнительных перехватывающих логистических центров.

При этом единый информационно-логистический центр выполняет функцию координации процессов в таможенно-логистической инфраструктуре. Трехуровневая система таможенно-логистической инфраструктуры распределения различных объемов грузов предусматривает наличие интермодальных таможенно-логистических терминалов трех уровней: международного значения – I уровень; региональных таможенно-логистических терминалов – II уровень; локальных таможенно-логистических терминалов – III уровень. Цель дополнительных перехватывающих логистических центров заключается в возможности участников ВЭД не везти товары до конечной точки, а выгружать их непосредственно сразу после перехода границы на складах временного хранения.

Также выделение новых территорий для развития таможенно-логистической инфраструктуры создаст дополнительные условия по привлечению бизнеса, а распределение товаров облегчит его планирование.

### **Библиография**

1. Богданов А.А. Всеобщая организационная наука. М., 1905-1924.
2. Власов А.В., Диденко О.В. Проблемы развития таможенных услуг и транспортно-логистических систем в условиях глобализации мировой экономики (на примере стран таможенного союза // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2014. № 40. С. 122-130.

3. Глушкова Ю.О., Куликова М.В. Особенности логистических операций в условиях становления таможенного союза в рамках ЕВРАЗЭС // *Kant*. 2011. № 1. С. 47-48.
4. Дмитриев А.В. Логистическая инфраструктура. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2012. 65 с.
5. Иванов Д.А. Организационно-экономический механизм управления экспортно-импортными товарными потоками // *Наука промышленности и сервису*. 2010. № 5. С. 183-188.
6. Ларионов В.Г. Мельников О.Н. Шершнева Е.С. и др. От тейлоризма до логистики, от логистики до интеллекта (методологические аспекты современной логистики). М., 2002. 160 с.
7. Месарович М., Такахари Я. Общая теория систем: математические основы. М., 1978. 312 с.
8. Нестеров С.Ю. Развитие региональной логистики в Центрально-Черноземном регионе // *Логистика*. 2012. С. 32-34.
9. Неруш Ю.М. Логистика. М.: Проспект, 2006. 520 с.
10. Носов А.Л. Экономическая необходимость системной интеграции участников логистической деятельности // *Вестник РГГУ*. 2013. № 15. С. 78-87. С.81-82.

## **The program and algorithm of the state development of customs and logistic infrastructure**

**Vladislav P. Dobrinskii**

Postgraduate,  
St. Petersburg State University of Economics,  
191023, 21 Sadovaya st., Saint Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: Vdobrinskiy92@gmail.com

### **Abstract**

There is a close relationship between the effectiveness of functioning of the elements of the customs and logistics infrastructure and the level of economic development of the country. Due to the fact that today there is a need to find the best customs and logistics system designed to optimize the complex processes of the transportation of goods using different modes of transport, require a methodological approach to optimal formation of the customs and logistics infrastructure, which could be applied to modern economic conditions. The article discusses the algorithm of the approach of the program, the state of development of customs and logistic infrastructure. The article deals with the algorithm of the approach of the program of state development of

the customs and logistics infrastructure. A single information and logistics center performs the function of coordinating processes in the customs and logistics infrastructure. The three-level system of customs and logistics infrastructure for the distribution of various volumes of cargoes provides for the existence of intermodal customs and logistics terminals of three levels: international level I; Regional customs and logistics terminals – II level; Local customs and logistics terminals – III level. The purpose of additional intercepting logistics centers is the ability of the participants in foreign trade activities not to carry the goods to the final point, but to unload them immediately after the border crossing in the temporary storage warehouses.

### For citation

Dobrinskii V.P. (2017) Algoritm provedeniya programmy gosudarstvennogo razvitiya tamozhenno-logisticheskoi infrastruktury [The program and algorithm of the state development of customs and logistic infrastructure]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 7 (3A), pp. 250-258.

### Keywords

Customs and logistics infrastructure, logistics, customs, foreign economic activity, foreign trade, transportation, infrastructure.

### References

1. Bogdanov A.A. (1905-1924) *Vseobshchaya organizatsionnaya nauka* [General Organizational Science]. Moscow.
2. Dmitriev A.V. (2012) *Logisticheskaya infrastruktura* [Logistics infrastructure]. St. Petersburg.
3. Glushkova Yu.O., Kulikova M.V. (2011) Osobennosti logisticheskikh operatsii v usloviyakh stanovleniya tamozhennogo soyuza v ramkakh EVRAZES [Features of logistics operations in the conditions of formation of the customs union within the framework of EURASEC]. *Kant*, 1, pp. 47-48.
4. Ivanov D.A. (2010) Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm upravleniya eksportno-importnymi tovarnymi potokami [Organizational-economic mechanism of management of export-import commodity flows]. *Nauka promyshlennosti i servisu* [Science of industry and service], 5, pp. 183-188.
5. Larionov V.G. Mel'nikov O.N. Shershnev E.S. et al. (2002) *Ot teilorizma do logistiki, ot logistiki do intellekta (metodologicheskie aspekty sovremennoi logistiki)* [From Taylorism to logistics, from logistics to intelligence (methodological aspects of modern logistics)]. Moscow.
6. Mesarovich M., Takakhari Ya. (1978) *Obshchaya teoriya sistem: matematicheskie osnovy* [General theory of systems: mathematical foundations]. Moscow.



7. Nerush Yu.M. (2006) *Logistika* [Logistics]. Moscow: Prospekt Publ.
8. Nesterov S.Yu. (2012) Razvitie regional'noi logistiki v Tsentral'no-Chernozemnom regione [Development of regional logistics in the Central Black Earth region]. *Logistika* [Logistics], pp. 32-34.
9. Nosov A.L. (2013) Ekonomicheskaya neobkhodimost' sistemnoi integratsii uchastnikov logisticheskoi deyatelnosti [Economic necessity of system integration of logistic activity participants]. *Vestnik RGGU* [Herald of RSGU], 15, pp. 78-87.
10. Vlasov A.V., Didenko O.V. (2014) Problemy razvitiya tamozhennykh uslug i transportno-logisticheskikh sistem v usloviyakh globalizatsii mirovoi zkonomiki (na primere stran tamozhennogo soyuza [Problems of the development of customs services and transport and logistics systems in the context of the globalization of the world economy (on the example of the countries of the customs union)]. *Uchenye zapiski Rossiiskoi Akademii predprinimatel'stva* [Proc. of Russian Academy of Entrepreneurship], 40, pp. 122-130.