**Р Е Ф Е Р А Т**

по дисциплине «Логистика»

на тему **«Классификация материальных потоков и логистических операций в таможенной логистике»**

**Содержание**

[Введение 3](#_Toc168731704)

1. ПОНЯТИЕ МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА………………………………..4

[1.1. Основные цели, задачи и экономический эффект от применения логистики 7](#_Toc168731705)

[1.2. Функции логистики в сфере товарообращения 9](#_Toc168731706)

[2. КЛАССИФИКАЦИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ 11](#_Toc168731707)

[2.1. Классификация материальных потоков 11](#_Toc168731708)

[2.2. Логистические операции и их классификация 14](#_Toc168731709)

[3. УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПОТОКАМИ В ТАМОЖНЕ 16](#_Toc168731710)

[3.1. Логистический подход к организации товародвижения 16](#_Toc168731711)

[3.2. Управление логистическими потоками в таможне 17](#_Toc168731712)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 21](#_Toc168731713)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ: 23](#_Toc168731714)

Приложение 1…………………………………………………………………24

# Введение

 Основным объектом исследования, управления и оптимизации в логистике является материальный поток. Подматериальным потоком понимают грузы, детали, товарно-материальные ценности, рассматриваемые в процессе приложения к ним различных логистических операции и отнесенные к временному интервалу. Управление материальными потоками всегда являлось существенной стороной хозяйственной деятельности. В настоящее время большое разнообразие грузов и логистических операций осложняет изучение и управление материальными потоками. Ре­шая конкретную задачу, необходимо четко обозначить, какие именно потоки исследуются. Поэтому целесообразна классификация материальных потоков.

Внедрение логистических подходов в управлении товародвижением приобрело большую актуальность на современном этапе развития российской экономики. Это связано с интенсификацией и расширением товарно-денежных отношений, с динамичным увеличением горизонтальных хозяйственных связей между предприятиями и организациями сопряженных отраслей. Возросли возможности для улучшения их взаимодействия на основе расширения хозяйственной самостоятельности и инициативы посреднических структур и транспортных предприятий, совершенствование их договорных отношений.

Основной целью реферата является классификация материальных потоков и логистических операций, а также повышение эффективности процесса управления материальными потоками.

В данной работе будут рассмотрены вопросы классификации материальных потоков и логистических операций, даны их понятия. Также отражены схемы материальных потоков на складе торговой базы и названы единицы измерения материального потока.

1. **ПОНЯТИЕ МАТЕРИАЛЬНОГО ПОТОКА**

Понятие материального потока является ключевым в логистике. Материальные потоки образуются в результате транспортировки, складирования и выполнения других материальных операций с сырьем, полуфабрикатами и готовыми изделиями - начиная от первичного источника сырья вплоть до конечного потребителя.

Материальные потоки могут протекать между различны­ми предприятиями или внутри одного предприятия. Разберем конкретный пример материального потока, протекающего внутри склада торговой оптовой базы. В качестве примера рассмотрим склад, как наиболее типичный объект, встречающийся на пути движения материального потока от первичного источника сырья к конечному потребителю.

Рис. 1 Принципиальная схема материального потока на складе торговой оптовой базы

Участок разгрузки

Прямоточная экспедиция

Участок приемки

Участок хранения

Участок комплектования

Отправочная экспедиция

Участок погрузки

На схеме видно, что поступающий в рабочее время товар после выгрузки может быть направлен непосредственно на хранение, а может попасть на участок хранения, предварительно пройдя приемку. Большое количество однородного товара после разгрузки очевидно бу­дет направлено сразу на хранение. На участок приемки поступит лишь не­большая выборочная партия.

В выходные дни прибывший груз размещают в прие­мочной экспедиции, откуда в первый же рабочий день передают на склад. Весь поступивший на склад товар в конце концов со­средоточивается на участке хранения.

Пути движения груза из зоны хранения на участок погрузки также могут быть различными. На схеме изображено 4 вари­анта:

1) участок хранения — участок погрузки;

2) участок хранения — отправочная экспедиция — участок погрузки;

3)участок хранения — участок комплектования — отправоч­ная экспедиция — участок погрузки;

4) участок хранения — участок комплектования — участок погрузки.

По пути движения груза с ним осуществляются разнообраз­ные операции: разгрузка, укладка на поддоны, перемещение, распаковка, укладка на хранение и т. д. Это так называемые логистические операции. Объем работ по отдельной операции, рассчитанный за определенный промежуток времени, за месяц, за квартал, представляет собой материальный поток по соот­ветствующей операции. Например, материальный поток по раз­грузке вагонов и укладке товаров на поддоны для торговых опто­вых баз складской площадью 5 тыс. кв. м по проекту составляет 4383 т.

Предположим, что стоимость выполнения той или иной опе­рации на складе точно известна и общие складские издержки можно представить в виде суммы затрат на выполнение от­дельных операций. Тогда, меняя маршрут движения матери­ального потока внутри склада, издержки можно минимизиро­вать.[2] Максимально снизить складские расходы можно направляя товар из зоны хранения сразу в зону погрузки. Это означает отказ от опе­раций подбора ассортимента на участке комплектования, а также отказ от доставки товаров покупателям (операции в отправочной экспедиции). Одна­ко, отказываясь от предоставления услуг, предприятие теряет позиции на рынке, что также сопряжено с экономическими потерями.

Поиск приемлемого компромисса возможен лишь при налаженной системе учета издержек, позволяющей формировать информацию о наиболее значи­мых затратах, возникающих в процессе выполнения логистических опера­ций, а также о характере взаимодействия этих затрат друг с другом.

Материальным потоком называются грузы, детали, то­варно-материальные ценности, рассматриваемые в процессе приложения к ним различных логистических операции и от­несенные к временному интервалу.

Выделение всех операций на пути продвижения грузов, дета­лей, товарно-материальных ценностей через транспортные, про­изводственные, складские звенья позволяет:

* увидеть общий процесс продвижения изменяющегося продук­та к конечному потребителю;
* проектировать этот процесс с учетом потребностей рынка.

Размерность материального потока представляет собой дробь, в числителе которой указана единица измерения груза (штуки, тонны и т. д.), а в знаменателе — единица измерения време­ни (сутки, месяц, год и т. д.). В нашем примере размерность материального потока — тонн/год.

При осуществлении некоторых логистических операций ма­териальный поток может рассматриваться для заданного мо­мента времени. Тогда он превращается в материальный запас.

Например, операция транспортировки груза железнодорожным транспортом. В тот момент, когда груз находится в пути, он является материальным запасом, так называемым "запасом в пути".

#

# 1.1. Основные цели, задачи и экономический эффект от применения логистики

В настоящее время логистика рассматривается как направление хозяйственной деятельности, заключающееся в управлении материалопотоками в сферах производства и обращения, а также как междисциплинарное научное направление, непосредственно связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков.

Главная цель логистики определяется как нужная продукция в нужном месте в нужное время при нужных затратах и в нужном состоянии.

Логистика позволяет существенно сократить временной интервал между приобретением сырья и полуфабрикатов и поставкой готового продукта потребителю, способствует резкому сокращению материальных запасов. Применение логистики ускоряет процесс получения информации, повышает уровень сервиса.

Рассмотрим главные слагаемые экономического эффекта от применения логистического подхода к управлению материальными потоками. В сферах производства и обращения применение логистики позволяет:

- снизить запасы на всем пути движения материального потока;

- сократить время прохождения товаров по логистической цепи;

- снизить транспортные расходы;

- сократить затраты ручного труда и соответствующие расходы на операции с грузом.[2, с.38]

Значительная доля экономического эффекта достигается за счет сокращения запасов на всем пути движения материального потока. По данным Европейской промышленной ассоциации сквозной мониторинг материального потока обеспечивает сокращение материальных запасов на 30-70 % (по данным промышленной ассоциации США снижение запасов происходит в пределах 30-50%).

Характерно, что основной причиной популярности логистики за рубежом явилось то, что благодаря ей в сфере товаропередвижения были найдены резервы, компенсирующие расходы на удовлетворение постоянно растущих запросов потребителей. Дополнительные расходы возмещаются за счет оптимального размещения складов, оптимальной величины партий поставки продукции, внедрения новых технологий в складировании и погрузочно-разгрузочных работах в процессе обслуживания потребителей.

На крупных и средних промышленных и торговых предприятиях приобретают возрастающее значение структурные подразделения, реализующие логистические подходы в управлении. На практике многие компании полностью перестраивают свои организационные структуры с целью адаптации к осуществлению многопрофильных функций логистики.

В новых условиях хозяйствования в экономическом пространстве особенно важно обеспечить скоординированное управление товародвижением, использовать возможности для сочетания государственного регулирования материалопотоков с хозяйственной инициативой и заинтересованностью участников товаропередвижения. Управление материалопотоками должно приобрести комплексный характер.

Комплексное управление товаропередвижением является одним из наиболее перспективных и многогранных направлений в хозяйственной деятельности. В условиях развития рыночных отношений оно заключается в выполнении совокупности функций по обеспечению фактического передвижения товаров в процессе их обращения. Субъектами управления могут выступать взаимодействующие службы и организации: органы государственного управления, таможенные службы, методическое обеспечение и индикативное управление и коммерческие службы. Объектами управления являются: процесс перевозки продукции; процесс передвижения продукции через места складирования (определение последовательности и звенности этого процесса, функций его отдельных звеньев, обеспечения их координации); складские операции, связанные с перевозкой продукции.

Осуществляемая в настоящее время трансформация функций и организационных структур управления производственным обеспечением в полной мере распространяется на функции и структурные формирования, обеспечивающие управление товародвижением, органически включает их модификацию в сферах государственного управления и хозяйственной деятельности. Для интенсификации коммерческих связей развития логистической системы обслуживания производства требуется надежное информационное обеспечение каналов связи. Необходимо совершенствование всей системы и способов накопления, обработки и использования производственной, транспортной, финансовой информации на основе компьютеризации.

# 1.2. Функции логистики в сфере товарообращения

Логистика, прежде всего, включает организацию и осуществление товаропередвижения в сфере обращения. К логистической деятельности правомерно относить следующие функции: формирование хозяйственных связей; определение потребности в перевозках продукции, их объемах и направлениях, последовательности и звенности передвижения продукции через места складирования; координацию оперативного управления поставками и перевозками; формирование и регулирование запасов продукции; развитие, размещение и организацию складского хозяйства; выполнение операций, непосредственно предшествующих и завершающих перевозку продукции.

Указанным функциям присущи следующие особенности.

Во-первых, они представляют собой комплекс взаимосвязанных функций по формированию, организации, регулированию и реализации материалопотока в процессе товарообращения.

Во-вторых, носителями таких функций являются в той или иной мере все субъекты, участвующие в этом процессе: таможенная служба, снабженческо-сбытовые и транспортные службы предприятий, объединений, хозяйственных ассоциаций, концернов и межрегиональные и региональные коммерческо-посреднические и торговые организации и предприятия. Причем координирующую роль в организации товародвижения могут осуществлять государственные структуры, управляющие транспортом, торговлей, материальными и энергетическими ресурсами.

В-третьих, критерием эффективной реализации данных функций является минимум удельных совокупных затрат на перемещение продукции, поскольку каждому из элементов этих затрат принадлежит значительный удельный вес в их общей сумме.

Возникли новые условия для развития системы взаимодействия в связи с формированием многообразных новых организационных структур: хозяйственных ассоциаций, консорциумов, союзов, в том числе межотраслевого характера. В составе этих формирований, например, региональных ассоциаций, коммерческо-посреднические и транспортные предприятия могут решать большинство оперативных вопросов, постоянно возникающих в процессе планирования, организации и осуществления перевозок. Причем принятие необходимых для этого мер не требует уже согласования с ведомственными органами управления. Однако с развитием прямых хозяйственных связей повышается роль регулирования материалопотоков на уровне государственного управления.

Значение логистических функций возросло в связи с развитием оптовой торговли средствами производства и появлением разветвленной сети посреднических организаций, когда стало особенно актуальным обслуживание потребителей в комплексе, с предоставлением им услуг производственного, транспортно-экспедиционного, информационного характера. Эффективное выполнение посредническими организациями своих функций по обслуживанию потребителей, в том числе транспортно-экспедиционного характера, требует более тесного взаимодействия их с транспортными предприятиями. И те и другие заинтересованы теперь в повышении качества оказываемых услуг, в обеспечении потребителей продукцией по их заказам не только в необходимом ассортименте, но и в требуемые сроки и в доставке ее экономичными видами транспорта.

# 2. КЛАССИФИКАЦИЯ МАТЕРИАЛЬНЫХ ПОТОКОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ

# 2.1. Классификация материальных потоков

Материальные потоки определены как грузы, рассматривае­мые в процессе приложения к ним различных логистических опе­раций. Большое разнообразие грузов и логистических операций осложняет изучение и управление материальными потоками. Ре­шая конкретную задачу, необходимо четко обозначить, какие именно потоки исследуются. При решении одних задач объек­том исследования может быть груз, рассматриваемый в процес­се приложения большой группы операций. Например, при про­ектировании распределительной сети и определении количества и размещения складов. При решении других задач — например, при организации внутрискладского логистического процесса, де­тально изучается каждая операция.

Материальные потоки классифицируют по следующим основным признакам:

* по отношению к логистической системе
* натурально-вещественному составу потока
* количеству образу­ющих поток грузов
* удельному весу образующего поток груза
* степени совместимости грузов
* консистенции грузов

1. По отношению к логистической системе материальный по­ток может быть внешним, внутренним, входным и выходным.

* Внешний материальный поток протекает во внешней для предприятия среде. Эту категорию составляют не любые грузы, движущиеся вне предприятия, а лишь те, к организации которых предприятие имеет отношение. Например, внешним будет поток сырья для перерабатывающего предприятия, пока он не доставлен на его склад.
* Внутренний материальный поток образуется в результа­те осуществления логистических операций с грузом внутри ло­гистической системы.
* Входной материальный поток поступает в логистическую систему из внешней среды. В нашем примере определяется сум­мой величин материальных потоков на операциях разгрузки, т/год:

Разгрузка железнодорожных вагонов 4870

Выгрузка контейнеров 2435

Разгрузка автомобильного транспорта 2435

ИТОГО входной материальный поток 9740

* Выходной материальный поток поступает из логистиче­ской системы во внешнюю среду. Для оптовой базы его можно определить, сложив материальные потоки, имеющие место при выполнении операций по погрузке различных видов транспорт­ных средств.

2. По натурально-вещественному составу материальные по­токи делят на одноассортиментные и многоассорти­ментные*.* Такое разделение необходимо, ассортиментный со­став потока существенно отражается на работе с ним. Например, логистический процесс на оптовом продовольственном рынке, торгующем мясом, рыбой, овощами, фруктами и бакалеей, будет существенно отличаться от логистического процесса на картофелехранилище, которое работает с одним наименованием груза.

3. По количественному признаку материальные потоки делят на массовые, крупные, мелкие и средние.

* Массовым считается поток, возникающий в процессе транспортировки грузов не единичным транспортным сред­ством, а их группой, например, железнодорожный состав или несколько десятков вагонов, колонна автомашин, караван судов и т. д.
* Крупные потоки — несколько вагонов, автомашин.
* Мелкие потоки образуют количества грузов, не позволяю­щие полностью использовать грузоподъемность транспортного средства и требующие при перевозке совмещения с другими, по­путными грузами.
* Средние потоки занимают промежуточное положение меж­ду крупными и мелкими. К ним относят потоки, которые обра­зуют грузы, поступающие одиночными вагонами или автомоби­лями.

4. По удельному весу образующих поток грузов материальные потоки делят на тяжеловесные и легковесные.

* Тяжеловесные потоки обеспечивают полное использова­ние грузоподъемности транспортных средств, требуют для хра­нения меньшего складского объема. Тяжеловесные потоки обра­зуют грузы, у которых масса одного места превышает 1 *т* (при перевозках водным транспортом) и 0,5 *т* (при перевозках же­лезнодорожным транспортом).
* Легковесные потоки представлены грузами, не позволя­ющими полностью использовать грузоподъемность транспорта. Одна тонна груза легковесного потока занимает объем более 2 м3.

5. По степени совместимости образующих поток грузовматериальные потоки делят на совместимые и несовместимые. Этот признак учитывается в основном при транспортировке, хранении и грузопереработке продовольственных товаров.

6. По консистенции грузов материальные потоки делят на потоки насыпных, навалочных, тарно-штучных и наливных грузов.

* Насыпные грузы (например зерно) перевозятся без тары. Их главное свойство — сыпучесть. Могут перевозиться в спе­циализированных транспортных средствах: вагонах бункерного типа, открытых вагонах, на платформах, в контейнерах, в автомашинах.
* Навалочные грузы (соль, уголь, руда, песок и т. п.) как правило смерзаться, слеживаться, спекаться. Так же как и предыдущая группа, обладают сыпучестью.
* Тарно-штучные грузыимеют самые различные физи­ко-химические свойства, удельный вес, объем. Это могут быть грузы в контейнерах, ящиках, мешках, грузы без тары, длинно­мерные и негабаритные грузы.
* Наливные грузы— грузы перевозимые наливом в цистернах и наливных судах. Логистические операции с наливными грузами, например, перегрузка, хранение и другие выполняются с помощью специальных технических средств[7].

#

# 2.2. Логистические операции и их классификация

Как отмечалось, материальный поток образуется в результа­те совокупности определенных действий с материальными объ­ектами. Эти действия называют логистическими операциями. Однако понятие логистической операции не ограничивается дей­ствиями лишь с материальными потоками.

Для управления материальным потоком необходимо прини­мать, обрабатывать и передавать информацию, соответствую­щую этому потоку. Выполняемые при этом действия также от­носятся к логистическим операциям.

В целом логистические операции определяют как совокуп­ность действий, направленных на преобразование материаль­ного и/или информационного потока*.*

Логистические операции подразделяют по следующим основным признакам (Приложение 1)[8]:

1. По переходу права собственности на товар

* Односторонние (без перехода)
* Двусторонние (с переходом)

2. Изменение потребительских свойств

* С добавленной стоимостью
* Без добавленной стоимости

3. Природа потока

* С материальным потоком
* С информационным потоком

К логистическим операциям с материальным потоком мож­но отнести погрузку, транспортировку, разгрузку, комплекта­цию, складирование, упаковку и другие операции. Логистиче­ские операции с информационнымпотоком— это, как отмеча­лось, сбор, обработка и передача информации, соответствующей материальному потоку. Следует отметить, что издержки на вы­полнение логистических операций с информационными потока­ми составляют существенную часть логистических издержек.

Выполнение логистических операций с материальным пото­ком, поступающим в логистическую систему или покидающим ее, отличается от выполнения этих же операций внутри логи­стической системы. Это объясняется имеющим место перехо­дом права собственности на товар и переходом страховых рис­ков с одного юридического лица на другое. По этому признаку все логистические операции разделяют на односторонние и двусторонние.

Некоторые логистические операции являются, по существу, продолжением технологического производственного процесса, например, расфасовка. Эти операции изменяют потребительские свойства товара и могут осуществляться как в сфере производ­ства, так и в сфере обращения, например, в фасовочном цехе оптовой базы.

Логистические операции, выполняемые в процессе снабжения предприятия или сбыта готовой продукции, т. е. операции, вы­полняемые в процессе «общения логистической системы с внеш­ним миром», относят к категории внешних логистических операций. Логистические операции, выполняемые внутри логисти­ческой системы, называют внутренними. Неопределенность окружающей среды, в первую очередь, сказывается на характере выполнения внешних логистических операций.

#

# 3. УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ПОТОКАМИ В ТАМОЖНЕ

# 3.1. Логистический подход к организации товародвижения

Цель совершенствования торговли на базе концепции логистики – создание высокоэффективных товаропроводящих систем, способных обеспечить наличие нужного товара, в нужном месте, в нужное время, в нужном количестве, с минимальными затратами и по приемлемой цене. Эти системы должны иметь высокую способность адаптироваться к изменениям окружающей среды.

Известные преобразования начала 90-х гг. повлекли за собой дезинтеграционные процессы в торговле. В результате для нынешней организации отечественного товародвижения характерна слабая координация действий участников. Государство в роли дирижера на этой сцене сегодня не выступает. Распределение запасов в целом по цепи носит случайный характер и нерационально. В таможенных организациях, на оптовых складах, на транспорте применяются сложившиеся технологические процессы обработки информации и груза, не согласованные между собой.

Миссия логистики в этих условиях в первую очередь заключается в усилении технико-технологической, экономической и методологической согласованности участников товародвижения.

Основной предпосылкой возможности применения логистического метода организации товародвижения является организационно- экономическое единство участников товародвижения. В результате отдельные звенья товаропроводящей цепи объединяются в конкурентоспособную систему, обеспечивающую эффективное управление сквозным материальным потоком.

# 3.2. Управление логистическими потоками в таможне

Интенсивность потока физического перемещения грузов через тамо­женную границу, а также связанных с ним финансового и информацион­ного потоков определяется, в первую очередь, уровнем развития внешне­экономической деятельности страны. Об объемах таможенной переработ­ки грузов можно судить по масштабам международного товарного обмена. Достаточно отметить, что суммарный объем мировых внешнеторговых грузооборотов в межконтинентальных сообщениях достигает почти 4 млрд. т.

Более 90% грузопотока таможенной переработки грузов приходится на международные коммерческие операции по обмену товарами в матери­альной форме, т.е. на экспортно-импортные операции с товарно-матери­альными ценностями. Именно с ними связана и основная часть опера­ций, обеспечивающих международный товарооборот. Это операции:

- по международным перевозкам грузов;

- транспортно-экспедиционные;

- по страхованию грузов;

- по хранению грузов при международных перевозках;

- по ведению международных расчетов.

Рассматривая экспортно-импортные операции как основные потокообразующие операции таможенной переработки грузов, мы, исходим из преимущественно коммерческого характера внешнеэкономической дея­тельности.

При формировании потоков таможенной переработки грузов в про­цессе осуществления экспортно-импортных операций существенную роль играет выбор метода их осуществления. Различают два метода осуществле­ния экспортно-импортных операций: прямой и косвенный. Прямой метод предполагает установление прямых связей между производителем (поставщиком) и конечным потребителем; поставку то­варов непосредственно конечному потребителю и закупку товаров непосредственно у самостоятельного производителя на основе договора купли-продажи. Косвенный метод предполагает закупку и продажу товаров через торгово-посредническое звено на основе заключения специального договора (соглашения) с торговым посредником, предусматривающего выполнение последним определенных обязательств в связи с реализацией товара продавца.

С точки зрения таможенной переработки грузов менее трудоемкими и более эффективными являются прямые связи между продавцами и поку­пателями. Они, как правило, распространяются на экспортно-импортные операции по поставкам сырья, полуфабрикатов, оборудования, комплек­тующих изделий и другой продукции производственно-технического на­значения.

Таможенные органы не определяют методы экспортно-импортных опе­раций, но могут стимулировать участников внешнеэкономической дея­тельности (ВЭД) в их предпочтениях. При прочих равных условиях прямые, долговременные хозяйственные связи позволяют упростить процедуры таможенной переработки грузов, выбрать наиболее рациональные таможенные режимы. При этом существенно упрощается логистическая цепь грузопотока таможенной переработки, возрастает потенциальная возможность более полной логистизации процесса таможенной переработки грузов, что соответствует ключевой задаче таможенных органов: «Обеспечить ускорение прохождения товаров и транспортных средств через таможенную границу, надежный контроль за доставкой товаров. Путь ее, решения — упрощение таможенных процедур, приближение их к мировым стандартам, полное соблюдение международных договоров России».

С учетом рекомендаций Всемирной таможенной организации предусмотрено:

*-* упразднить неэффективные и излишние таможенные процедуры;

*-*создать условия для представления грузовых таможенных деклараций на магнитных носителях;

- разработать дифференцированные технологии контроля в зависимости от категории товаров и лиц, которые их перемещают, с тем, чтобы стимулировать добросовестных и законопослушных участников внешнеэкономических связей и способствовать ускорению межграничного товарооборота;

- осуществлять ряд таможенных формальностей заранее, до прибытия товаров;

- рационализировать процесс таможенного оформления;

- обеспечить достоверность первичной статистической информации;

- развивать сотрудничество с таможенными службами других стран, в том числе в целях упрощения таможенных процедур.

Реализация перечисленных мероприятий я рассматриваю как важный шаг на пути логистизации процесса таможенной переработки грузов.

Системный подход к логистизации таможенной переработки грузов

1) логистизация таможенной переработки грузов осуществляется с учетом взаимосвязи с большими (супер) системами в которые входят, логистические системы таможенной переработки грузов, и с которыми они связаны общностью целей (совершенствование таможенного дела и повышение эффективности ВЭД);

 2) цели логистической системы таможенной переработки грузов (не­зависимо от уровня системы) определяются не в рамках субсистем, ее составляющих, а их следует рассматривать в связи с суперсистемами или квазиологистической системой таможенного дела Российской Федерации;

 3)проекты логистических систем таможенной переработки грузов следует оценивать величиной вменённых издержек или степенью отклонения от оптимального таможенного режима;

4) оптимальный проект логистической системы таможенной переработки грузов нельзя получить путем лишь внесения небольших изменений в существующие системы таможенного оформления и контроля. Он основывается на планировании, оценке и принятии таких решений, которые предполагают новые и положительные изменения для всех участников ВЭД, включая импортеров, экспортеров, таможенные органы и тамо­женных посредников;

5) системный подход и системная парадигма логистизации таможенной переработки грузов основаны на таких методах рассуждений, как ин­дукция и синтез, которые отличаются от методов дедукции, используе­мых при улучшении систем;

6) процесс логистизации таможенной переработки грузов должен осу­ществляться целенаправленно, последовательно, непрерывно. При этом надо предвидеть и по возможности устранять негативные последствия ло­гистизации таможенной переработки грузов.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

 Таким образом, классификация материальных потоков и логистических операций в таможенной логистике повышает эффективность процесса управления материальными потоками. В свою очередь управление материальными потоками всегда являлось существенной стороной хозяйственной деятельности. Однако лишь сравнительно недавно оно приобрело положение одной из наиболее важных функций экономической жизни. Основная причина – переход от рынка продавца к рынку покупателя, вызвавший необходимость гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя.

 Материальные потоки образуются в результате деятельности различных предприятий и организаций. При этом ключевую роль в их управлении играют следующие предприятия и организации: транспортные предприятия и экспедиторские компании; предприятия оптовой торговли; посреднические организации; предприятия-изготовители.

Разнообразие потоков таможенной переработки грузов достаточно ве­лико и определяется совокупностью факторов, включая характер грузов, таможенные режимы, таможенные тарифы, меры экономической поли­тики и многое другое. Потоко-формирующая роль в таможенной переработке грузов принад­лежит физическому перемещению грузов через таможенную границу. При этом информационный и финансовые потоки выполняют функции об­служивания потока физического перемещения грузов через таможенную границу. На основе логистических подходов экономические методы должны получить воплощение в практике производственных структур, а также в системе коммерческо-посреднических организаций и предприятий.

Пока все они могут изучаться в рамках соот­ветствующих научных и учебных дисциплин, но в перспективе, по мере создания объективных и субъективных предпосылок широкомасштабной логистизации таможенного дела, они должны составить целостную кон­цепцию таможенной логистики.

#

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Гаджинский М.А. Логистика. Учебник для студентов высших учебных заведений. – 12-е изд., перераб. И доп. – М.: «Дашков и К», 2006. – 432 с.
2. Гаджинский М.А. Логистика. Учебник для студентов высших учебных заведений. – 7-е изд., перераб. И доп. – М.: «Дашков и К», 2003. – 408 с.
3. Глухенький К. Таможня и перевозки: противники или союзники? // Экономика и жизнь. 2002 №34
4. Иванова М.Б. Логистика: Учебник.- М.: РИОР, 2005. – 76 с.
5. Логистика/Учебник/Под ред. Б.А.Аникина. – М.:ИНФРА – М, 2000. - 352с.
6. Неруш Ю.М. Логистика: Учебник.- М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 389 с.
7. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Таганрог: [Изд-во ТРТУ](http://www.tsure.ru/), 2005. - 121 с.
8. Сербин В.Д. Основы логистики: Учебное пособие. Таганрог: [Изд-во ТРТУ](http://www.tsure.ru/), 2004.

Приложение 1.

Классификация логистических операций

