

ПУТИ РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТАХ

Суннат Хатамович Косимов

Джизакский политехнический институт.

logistic7707@mail.ru

Азиз Орзикул угли Нишонов

Джизакский политехнический институт.

nishonov_azizbek@list.ru

АННОТАЦИЯ

В данной статье анализируются задачи организации международных перевозок грузов на автомобильном транспорте. Отмечено что, показатели экономической эффективности работы автомобильного транспорта в международных перевозках грузов зависит от: уровня использования современных методов организации и планирования работы подвижного состава а также темпов роста показателей автотранспортного предприятия.

Ключевые слова: Логистическая система, международный опыт, международная практика, эффективность, организация маркетинга, лицензионные соглашения, системный анализ, электронно-цифровая система.

WAYS OF LOGISTICS SYSTEM DEVELOPMENT IN ORGANIZING CARGO TRANSPORTATION ON INTERNATIONAL ROUTES.

Sunnat Hatamovich Qosimov

Jizzakh Polytechnic Institute

logistic7707@mail.ru

Aziz Orziqul ogli Nishonov

Jizzakh Polytechnic Institute.

nishonov_azizbek@list.ru

ABSTRACT

This article analyzes the tasks of organizing international cargo transportation by road. It is noted that the indicators of the economic efficiency of road transport in

international cargo transportation depends on: the level of use of modern methods of organizing and planning the work of rolling stock, as well as the growth rate of indicators of the road transport enterprise.

Keywords: Logistics system, international experience, international practice, efficiency, marketing organization, license agreements, system analysis, electronic and digital systems.

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в Узбекистане, как и в других сферах, идет процесс углубления экономических реформ в таможенном деле. Введен в действие Закон Республики Узбекистан «О государственной таможенной службе» от 29 августа 1997 г. и с изменениями и дополнениями на 1 января 2000 года. В Республике Узбекистан осуществляется единая таможенная политика. Элементы таможенного дела с обретением Узбекистаном независимости, началом реформирования политико-экономических и социальных отношений, переходом к рыночной экономике стали разрабатываться с национальными интересами республики. Они опираются на накопленный международный опыт в международной практике таможенного дела.

МЕТОДОЛОГИЯ

Разрешительная система при международных автомобильных перевозках.

Основная идея разрешительной системы состоит в том, что грузовые или пассажирские автотранспортные средства имеют право пересечения границы конкретной страны только при наличии разрешений.

Цель разрешительной системы это защита интересов национальных перевозчиков конкретной страны, путем ограничения количества въездов иностранных транспортных средств на территорию страны. Государства, использующие разрешительную систему, стремятся соблюдать принцип взаимности, паритета при осуществлении международных автомобильных перевозок. Кроме того, некоторые страны вводят ограничения на визу иностранных автотранспортных средств с целью сохранения своих автомобильных дорог и защиты окружающей среды.

Основой разрешительной системы являются двухсторонние и многосторонние соглашения о международном автомобильном сообщении между странами, а также национальные законодательства данных государств. Несомненно, страны с целью развития торговли и основываясь на

рекомендации сводной резолюции CP.4 КВТ ЕЭК ООН об облегчении международных автомобильных перевозок, стараются максимально уменьшить препятствия и упростить процессы при перевозке грузов.

Создание комплексной системы обслуживания по терминальной технологии предусматривает полную ответственность экспедитора за своевременную, качественную и в полной сохранности перевозку груза от отправителя до получателя с выполнением всех транспортно-экспедиционных операций в комплексе. Такая система должна включать следующие основные функции:

- организацию перевозок грузов в междугородном и международном сообщении; использование на магистральных автомобильных перевозках мелкопартионных грузов большегрузного подвижного состава после предварительной подгруппировки грузов на терминалах; применение при внутригородских перевозках мелко- и среднепартионных грузов малотоннажного подвижного состава, осуществляющего подвоз-развоз грузов на терминал и грузополучателям;

- подготовку и оформление плановых, перевозочных, коммерческих и расчетных операций при получении заказа на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание;

- осуществление погрузочно-разгрузочных работ при приеме и сдаче груза клиентуре и на терминалах;

- переработку грузов на терминалах и оформление грузовых партий, осуществление упаковочных работ, маркировку грузов, оформление пакетов;

- организацию перевозок грузов в контейнерах;

- предоставление клиентуре складских услуг, предусматривающих хранение продукции (сырья) клиента на терминале;

- организацию перевозок грузов в смешанном сообщении; завоз (вывоз) грузов (контейнеров) на железнодорожные станции, терминалы, речные и авиапорты, обеспечение своевременной и качественной магистральной перевозки грузов с полной ответственностью за весь перевозочный процесс от грузоотправителя до грузополучателя;

- введение централизованных расчетов за все операции и товародвижение;

- информационное обеспечение клиента по контролю за месторасположением груза, транспортного средства, себестоимостью перевозок грузов и тарифами на различных видах транспорта, товародвижением в целом, введением безбумажного документооборота;

-предоставление услуг по страхованию грузов и их сопровождению на всем пути следования, обеспечению охраны грузов при их складировании, перегрузке и перевозке;

-оказание консультационных и посреднических услуг как перевозчикам, так и обслуживаемой клиентуре по выбору вида транспорта и типа подвижного состава, маршрута следования груза, организации обслуживания по типу «just-in-time», применению специализированных типов подвижного состава, выполнению посреднических функций между перевозчиком и клиентом при заключении договора (контракта) на перевозку и комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание. Коммерческое посредничество может предусматривать также выкуп груза с последующей его реализацией. Особенно важную роль играет организация комплексной системы транспортно-экспедиционного обслуживания при взаимодействии нескольких видов транспорта.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Разрешительную систему при международных автомобильных перевозках используют те страны, у которых нет между собой единого экономического пространства. В странах Европейского Союза такая система не используется, но определенные условия перевозок устанавливаются. Согласно Постановления Совета ЕС № 881 / 92 от 26 марта 1992 года «О перевозках товаров по автодорогам государств-членов ЕЭС или при пересечении территории одной или более стран» Международная перевозка должна производиться в соответствии с разрешением Сообщества. Разрешение Сообщества на осуществление транспортных операций должно выпускаться каждой страной-членом ЕЭС и выдаваться любому перевозчику, который:

- Признан в стране-члене ЕЭС (далее – страна регистрации), в соответствии с законодательством этой страны:

- в соответствии с законодательством Сообщества и данной страны, правомочен выполнять международные авто-перевозки.

Социально-экономический процесс получил новый импульс в таможенной политике. Формирование рыночных отношений требует от работников транспорта, таможенных органов, органов государственного управления коренного пересмотра экономических, организационных, технологических, социальных взаимоотношений предприятий транспорта.

Исследование и экономический анализ использования автомобильного транспорта в международной перевозке грузов показывают, что повышение эффективности и качества автотранспортного обслуживания международных перевозок затрагивает ряд процессов:

- организация маркетинга за границей (заключение договоров об исключительном сбыте, лицензионные соглашения и договоры о франшизе, агентские соглашения и т.п.);

- финансовые и страховые экспертизы;

- организация международных экспортных или импортных перевозок, наземная перевозка, авиаперевозка, морская перевозка, контейнерные перевозки грузов;

- таможенное право.

С этой точки зрения задачей совершенствования социально-экономических процессов таможенного дела в Республике Узбекистан является в кратчайшие сроки и с наименьшими затратами ресурсов организовать осуществление перевозки грузов автомобильным транспортом, с учетом возможности смешанных перевозок, контейнерных и пакетных перевозок, штучных и других способов перевозок, хранения, приобретения товаров и транспортных средств.

Для достижения данной цели необходимо решение ряда методологических, методических вопросов, научных задач, на основе которых создавались предпосылки к повышению эффективности, правильного экономически-обоснованного варианта организации транспортного процесса в таможенном деле.

Одним из важнейших этапов решения вышеназванной проблемы, является разработка общего методологического подхода к решению комплекса задач по совершенствованию социально-экономических процессов в международной перевозке грузов, отвечающих принципам общесистемного анализа, процессов рыночного синтеза и программно-целевого планирования, и обеспечивающих выбор оптимальных социально-экономических решений.

Предварительно необходимо уяснить цель выбора и совершенствования социально-экономических процессов, и на этой основе определить подход к её решению, т.е. уяснить совокупность требований и принципов, касающихся совершенствования процессов.

При выборе последовательности осуществления процессов используются следующие методические принципы:

-постепенное повышение уровня разрешения;

-переход от анализа к синтезу (разложение системы на отдельные элементы, операции, процессы, факторы и их постепенный синтез на основе существующих закономерностей).

Цель выбора оптимального варианта организации социально-экономических процессов таможенного дела в Республике Узбекистан-на основе анализа эффективности.

Методика совершенствования социально-экономических процессов таможенного дела состоит из:

а) системного анализа (блоки 1-7 блок - схема на рис. А).

б) системного синтеза (блоки 8-14 блок - схемы на рис. А).

Задачи системного анализа объекта исследования состоят в том, чтобы накопить факты, свести их в таблицы и графики, еще раз проверить полученные данные, произвести расчеты, результаты оформить в виде схемы, графиков, таблиц.

На основе этих данных можно приступить собственно к процессу выбора рационального варианта совершенствования социально-экономических отношений таможенного дела, т.е. созданию различных вариантов решения и разработки анализа системный анализ исследует явления не в отдельности, а во время взаимоотношений отдельных звеньев системы в целом.

Идея электронного декларирования (ЭД) возникла более 25-30 лет назад. В начале 80-х гг. прошлого столетия электронная форма декларирования стала активно развиваться в США, а затем в Японии. Европейские страны также работали в этом направлении. Но важнейшим фактором в плане совершенствования нового подхода в таможенной сфере стало развитие технологий.

Сегодня практически все страны Европы уже имеют собственные системы ЭД. Однако их взаимосвязь, обеспечивающая прозрачность обмена данными и упрощение таможенных И торговых операций, реализована пока не до конца. То же самое можно сказать и о других регионах мира. Поэтому задачи стандартизации и интеграции средств электронного декларирования сегодня наиболее актуальны. Их решением серьезно занимаются как национальные, так и международные организации, в том числе и ВТО.

По состоянию на конец сентября 2018 г. около 95 % деклараций подается в электронном виде. В настоящее время отмечается рост интереса участников ВЭД, постепенно переходящих на электронное декларирование, которое и соответствии с законодательством стало обязательным с января 2014 г.

Процедура подачи Электронной декларации на товары (ЭДТ) выглядит следующим образом (рис.1).

1. Декларант отправляет на пост таможенному инспектору саму декларацию, ДТС и описание документов. Остальные документы высылаются по мере поступления запросов от инспектора. До присвоения номера в таможенном органе с использованием автоматизированной системы в автоматическом режиме проверяется подлинность электронно-цифровой подписи (ЭЦП) декларанта и проводится форматно-логический контроль (ФЛК) соответствия ЭДТ структуре представляемых данных. В результате проверки, если будут найдены ошибки, декларант получает от инспектора протокол с перечнем ошибок. После их исправления необходимо повторно передать декларацию. В случае выявления ошибок в декларации до их устранения и повторного направления в таможенный орган декларация считается не поданной. Инспектор также может выслать отказ в принятии ЭДТ с указанием обоснования отказа.

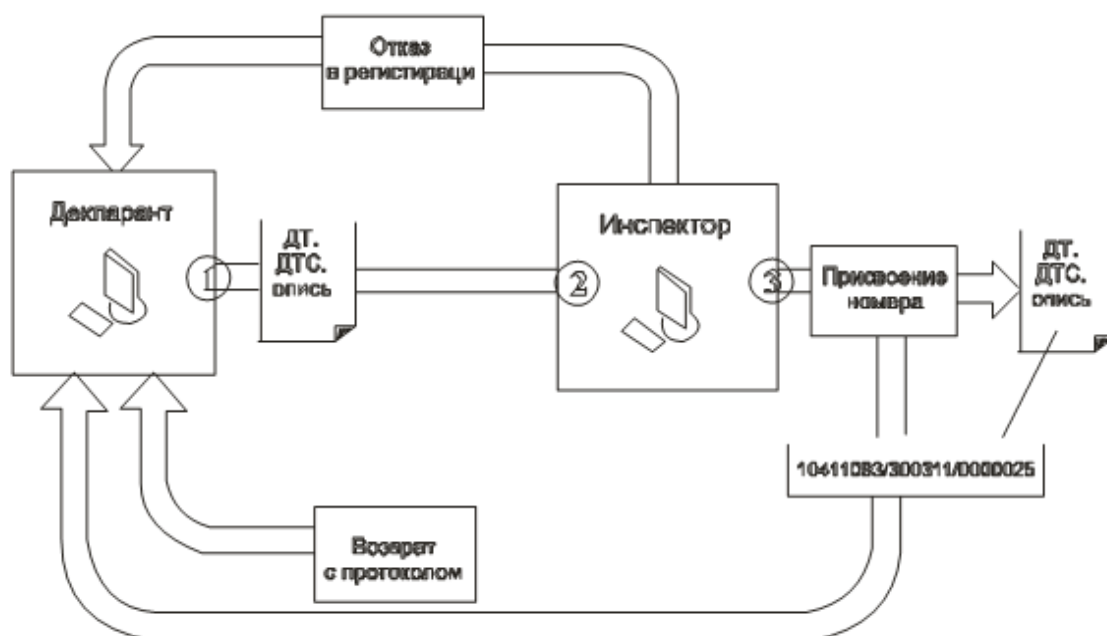


Рис.1. Схема процесса ЭД (1-й этап до присвоения регистрационного номера ДТ)

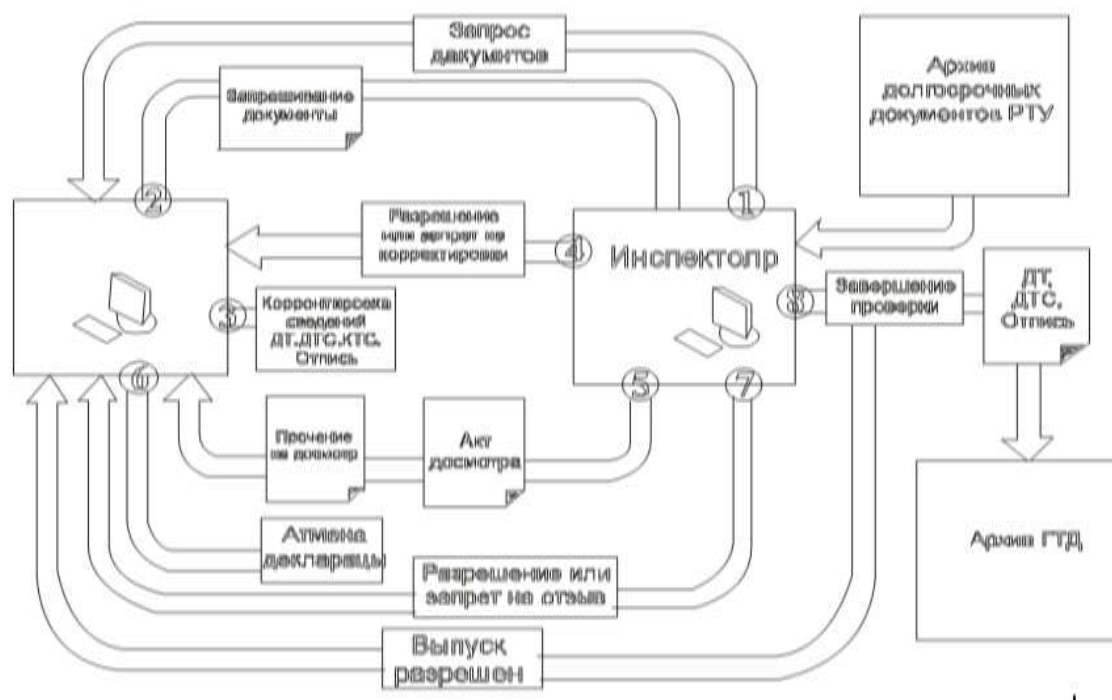


Рис. 2. Схема процесса ЭД (2-й этап после присвоения регистрационного номера ДТ)

2. После устранения ошибок в ЭДТ ей присваивается регистрационный номер. С момента присвоения декларации регистрационного номера она становится документом, свидетельствующим о фактах, имеющих юридическое значение. Декларанту, не позднее 15 мин после завершения ФЛК, направляется сообщение, содержащее регистрационный номер ГТД. Проверка электронной декларации проводится с использованием информационной системы таможенного органа и должна быть завершена в течение 3-х часов рабочего времени с момента ее принятия.

С этого момента начинается следующий этап оформления (рис.2):

1. Инспектор таможни по результатам проверки ЭДТ принимает решение о формах таможенного контроля товаров, а также о необходимости представления электронных документов, указанных в описи документов, прилагаемых к ЭДТ. Принятое решение о необходимости представления электронных документов, указанных в описи, доводится до декларанта.

2. В ответ Декларанту необходимо подготовить и отправить затребованные электронные документы, если они не были заранее подготовлены и помещены в архив долговременных документов.

3. После начала оформления допускается внесение декларантом изменений в документы.

4. Каждое изменение должно быть подтверждено таможенной.

5. В случае необходимости проведения досмотра, таможенник присылает уведомление о досмотре, получение которого надо будет подтвердить. После проведения досмотра декларанту высылаются акт досмотра.

6. В соответствии с Таможенным кодексом декларант имеет право на отзыв декларации. Соответствующее уведомление может быть сформировано и отправлено инспектору.

7. В случае, если у инспектора нет оснований для отказа в отзыве декларации он формирует соответствующее разрешение и пересылает его декларанту.

8. По окончании проверки ЭДТ, подписанная цифровой подписью инспектора, пересылается в архив ЭДТ. В этот момент времени автоматически формируется уведомление «Выпуск разрешен».

ВЫВОД

В процессе проверки оформление может быть переведено на бумагу, если при проверке были выявлены риски, по которым в качестве меры реагирования предусмотрена проверка бумажных носителей информации. Перевод на бумагу также возможен, если в результате таможенного досмотра или таможенного осмотра выявлено несоответствие сведений, заявленных в ЭДТ, и сведений, полученных в результате применения указанных форм таможенного контроля.

Преимущества перехода на систему электронного декларирования:

- сокращение времени оформления товаров благодаря упрощению таможенных формальностей;
 - более тесное сотрудничество и согласование действий с иными государственными органами;
 - единообразное применение таможенного законодательства;
 - повышение прозрачности и предсказуемости таможенного оформления;
 - снижение вероятности несоответствующих действий должностных лиц;
 - повышение качества управленческой информации;
 - эффективное использование человеческих и технических ресурсов;
- получение достоверной информации для оценки риска и аудита после таможенного оформления.

REFERENCES

1. Информационные технологии управления: Учебное пособие. Под ред. проф. Г.А. Титаренко. – 2-е изд., доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. – 439с.

2. Икрамов М.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития /М.А.Икрамов, А.А.Зохидова, В.А.Топалиди. –Ташкент:Изд-во Нац. Библиотеки Узбекистана им.Алишера Навои, 2011.-155с.
3. Ю. М. Неруш. Коммерческая логистика Москва ЮНИТИ 1997г.
4. Ж. Р. Кулмухамедов. Транспорт логистикаси асослари Ж. 2013г.
5. Namidov J.A. Main Components of information Culture in Professional Teacher education in Informatization of Society// Eastern European Scientific Journal.-Germany, 2016. №1. –Р.102- 105.
6. Қосимов, С. Ҳ. (2021). ТАЪЛИМ СОҲАСИДА ЭЛЕКТРОН ТАЪЛИМ ТРЕНАЖЁРЛАРИДАН ФОЙДАЛАНИШ МУАММОЛАРИ ВА САБАБЛАРИ. Academic research in educational sciences, 2(2).
7. Исроилов, Ф. И., & Норкулов, А. Я. (2021). ЮКЛАРНИ ИСТЕЪМОЛЧИ МАНЗИЛИГА ЕТКАЗИБ БЕРИШ ЖАРАЁНИНИ БОШҚАРИШ МОДЕЛИ. Academic research in educational sciences, 2(1).