Міністерство освіти і науки України

Київський Національний Торговельно-Економічний Університет

Індивідуальне завдання з дисципліни:

Митна логістика

На тему:

Досвід впровадження логістичних підходів у митній справі провідними країнами світу

Виконала студентка

5 групи

Товарознавчого факультета

Дуняк Анна Анатоліївна

Київ 2009

План

Вступ.........................................................................................................................3

1. Досвід Франції.....................................................................................................5

2. Досвід США.........................................................................................................7

3. Досвід Росії..........................................................................................................8

Висновок.................................................................................................................12

Використана література........................................................................................13

Вступ

Необхідність логістичної організації митної справи пояснюється більшими і все більшими масштабами ЗЕД, більш повною інтеграцією економіки країн Європи в світове економічне співтовариство.

Логістична організація митної переробки вантажів - це і є не що, інше як логістизація процесів організації митних режимів, пов'язаних через фактичне переміщення товарів через митний кордон України.

Щоб конкретизувати поняття «логістизація митної переробки вантажів» звернемося до поняття «логістичний підхід». Як вважають вчені Санкт-Петербурзького державного університету економіки та фінансів «Логістичний підхід складається в установленні адекватності інформаційного та матеріального потоків, визначенні технології оптимального переміщення ресурсів і товарів, визначенні потреб до якості товарів та їх упакуванню, виявленні причин утворення втрат часу, національного використання матеріальних і трудових ресурсів, обладнання та приміщень» Останнім часом величезна увага в економічній літературі приділяється проблемі логістізаціі. Логістізація розглядається в якості бази зниження витрат на всьому шляху просування товару від виробника до споживача [1], концептуальної основи оптимізації виробничо-комерційної діяльності [2], умови конкурентоспроможності сучасного підприємства [3]. Автором пропонується новий погляд на логістізацію як на шлях досягнення економічної безпеки. Причому коло розв'язуваних питань формується на рівні первинної ланки економіки - підприємства. До основних питань, на яких зосереджена увага автора, відносяться наступні: 1) визначити поняття і види ризику як економічної категорії, 2) знайти форму логістичного об'єднання, адекватну сучасній економіці, 3) розширити поняття логістики до сфери управління не тільки традиційними матеріальними, а й сервісними потоками, розглянути логістичний сервіс в аспекті економічної безпеки підприємства. Потреба в безпеці іманентно властива будь-якій системі, у тому числі і господарської. Як відомо, господарською системою на мікрорівні виступає підприємство, що служить структуроутворюючим елементом економіки. Тому економічні процеси, що відбуваються в державі, перш за все розглядаються з точки зору підприємства. Це стосується і проблеми безпеки держави в економічній сфері, від якої залежать усі інші складові національної безпеки: соціально-політична, інформаційна, екологічна. Дане положення приводить до висновку про багатогранність поняття економічної безпеки. Більш того, економічна безпека повинна розглядатися в залежності від умов функціонування підприємства. У звичайних умовах мова може йти про економічну стійкості, яка визначається фінансовим становищем, конкурентоспроможністю виробленої продукції (послуги) і підприємства в цілому.

1. Досвід Франції

На залізницях розвинутих країн створені й інші транспортні організації, які надають логістичні послуги, наприклад, організації з експедиторської діяльності, що відповідають за доставку вантажу, включаючи його перевезення у змішаних сполученнях. У Франції, наприклад, такою організацією є Koening Service Logistiques з кількістю службовців — 250 осіб. Ця організація надає послуги з будь-якої логістичної операції, пов’язаної з перевізним процесом: залагоджує митні формальності, гарантує швидкість доставки й збереження вантажу. Для прискореного впровадження митної логістики на практиці французькі фірми почали створювати консультативні ради. Наприклад, на підприємствах Франції в середині 80-х років налічувалося близько 50 таких рад, що займалися логістикою. Як правило, вони зосереджують свою діяльність на одній з ланок логістичного ланцюга (наприклад, на транспорті) або на 2—3 ланках, але в поєднанні зі всіма іншими її елементами. Вони також консультують різні зовнішні фірми.

Адміністрація фірм використовує консультативні ради для діагностування стану логістики на підприємстві. Ради також проводять дослідження в галузі логістики, розробляють пропозиції щодо її вдосконалення, провадять заняття з вивчення проблем логістики, вивчають досвід інших фірм.

Основними завданнями консультантів є:

визначення стратегічних аспектів логістики;

розгляд оперативних аспектів логістики ;

оперативне планування;

планування перевезень.

Досить новим для логістизації Франції є поширення і розвиток електронної торгівлі. Електронна торгівля сприяє задоволенню потреб клієнтів і покупців в персоналізованих (тобто пристосованих до вимог конкретного споживача) продуктів та послуг. Для фахівців в області логістики головний виклик полягає в тому, щоб своєчасно вирішувати проблеми розширення зони обслуговування до світових (глобальних) масштабів, скорочуючи при цьому терміни поставок товарів та знижуючи вартість обслуговування. За оцінкою фірми "Ернст енд Янг" (Ernst & Young), в 1999 р. в Європі налічувалося всього 8,9 млн. покупців, які користувалися послугами Інтернету. За іншими оцінками, у Франції частка таких покупців становила лише 1,3% загальної кількості, тоді як у Швеції - 4,8% і в США - 9,6%. Як вважають фахівці, в майбутньому електронна торгівля має стабілізуватися на рівні 10% обсягу традиційних торговельних угод. Існують різні оцінки частки французьких домогосподарств, які мають доступ до Інтернет: на 1999 р. вони коливаються від 6 до 10%, за даними Національного інституту статистики та економічних досліджень на лютий 2000 ця частка становить 7% проти 25% в Канаді та 22% у Фінляндії. Настільки ж суперечливі й оцінки загального обсягу електронної торгівлі у світі і в Європі: "Інтернешнл Телекомюнікейшн Юньон" (International Telecommunication Union) оцінює. обсяг електронної торгівлі в світі в 1999 р. 95млрд.дол.; "Форрестер Рисерч" (Forrester Research) - у 36 млрд. євро, у тому числі в Європі - в 17 млрд; в 2000 р. ця сума повинна скласти 82 млрд. і в 2003 р.-850 млрд.,у тому числі в Європі - 340 млрд. євро; ИДК (IDC - International Data Corporation) оцінює обсяг електронної торгівлі в 2003 р.в1300 млрд. дол .Подібні розбіжності в оцінках обумовлюють дуже обережним транспортних і кур'єрських компаній і фахівців з логістики. Проте і вони повинні будуть адаптуватися до потреб електронної торгівлі, звертаючи особливу увагу на зниження витрат за рахунок використання Інтернет. Вартість виконання одного замовлення за допомогою традиційних засобів становить 50 - 200 дол, а при виконанні замовлень в режимі онлайн вона знижується до 1-7 дол Разом з тим поки послуги, що надаються через Інтернет фізичним особам, нерентабельні і витрати на їх надання компенсуються за рахунок доходів від обслуговування підприємств. Останні становлять 2 / 3 загального обсягу угод електронної торгівлі, і до 2003 року їх частка зросте до 80%. Компанії, які відкрили свої торгові сайти в Інтернет, зіткнулися з проблемою доставки замовлень, що пов'язано з відсутністю достатньої кількості кур'єрських фірм, що спеціалізуються на оформленні замовлень і їх доставку покупцям. Це змушує компанії звертатися до послуг пошти або створювати свої служби логістики, щоб скорочувати запаси і пристосовувати продукти до індивідуальних потреб покупців, тобто персоналізувати їх. Крім того, багато фірм знову змушені повернутися до використання своїх місцевих складів, від яких вони свого часу відмовилися на користь великих регіональних або загальноєвропейських оптових складів. Ще одна проблема електронної торгівлі пов'язана з розвитком так званої "зворотної логістики" (reverse logistics), тобто післяпродажного обслуговування, прийому використаних товарів для їх переробки та повторної переробки і повернення товарів.

2. Досвід США

У 80-ті роки концепція логістики набула досить бурхливого поширення в США. Однією з основних причин цього був процес дерегулювання економіки, особливо транспортної сфери. їй було повернуто статус вільного ринку. Концепція логістики набула зовнішньоекономічного характеру, впроваджувалась у практику транснаціональних корпорацій, оскільки внаслідок нової хвилі НТР спостерігались зниження вартості комп'ютерної техніки та комерціалізація мікрокомп'ютерів.

Важливою складовою успішного функціонування логістики є ефективне використання трудових ресурсів. Застосування принципів логістики дає змогу підвищити продуктивність праці. У цій сфері з 80-х років у США вона стабільно зростає на 3 % за рік. Для зниження ризику від складності реалізації фірми дедалі ширше застосовують сегментну маркетингову стратегію, яка потребує виважено визначених потужностей розподілу. Система доставки чи замовлення в одному сегменті може зовсім не відповідати вимогам іншого сегмента.

Провідні фірми США пильно стежать за високим рівнем обслуговування основних споживачів. Усталені стандарти широко рекламуються, доводяться до відома покупців, вивчаються потреби останніх. За статистичними даними, одна з п'яти фірм встановлює жорсткі стандарти обслуговування, гнучко їх регулює, здійснює зворотний зв'язок з покупцями. Однак концепцію логістики на такому рівні застосовують лише 20 % американських фірм, що забезпечує їм конкурентні переваги. Нині увага промислового менеджменту зосереджена на проблемах логістики, оскільки в його середовищі вже визріло розуміння неефективності концентрації зусиль на підвищенні ефективності окремих процесів постачання.

3. Досвід Росії

Переживши ейфорію лібералізації ЗЕД на початку 90-х років, ми приходимо до висновку, що необхідно розумно супіставляти свободу підприємництва з державним регулюванням. На це вказав Перший Президент Російської Федерації, визначаючи для Росії новий економічний порядок : « На заре реформ единственной силой , способной преодолеть глубокий кризис, била сила свободного ринка, но для перехода к устойчивому економическому росту мало одной економической свободі, нужен новий економический порядок, а для етого нелбходима сильная и умная власть, крепкое государство».

Державне регулювання митної преробки вантажів та митної справи Російської Федерації в цілому будується на принципах, визначених Федеральним законом « О государственном регулированиивнещнеторговой деятельности», включаючи:

єдність зовнішньоторговельної політики;

єдність системи державного регулювання ЗЕД та контролю за її існуванням;

єдність митної території Російської Федерації;

рівність учасників ЗЕД та їх недискримінація;

захист державою прав та законних інтересів учасників ЗЕД.

Успіх логістизації митної справи визначається не лише благоприємним зовнішнім середовищем, але і внутрішньою організацією самого процесу митної переробки вантажів. Вчені Російської митної академії визначають митну інфраструктуру як комплекс соціальних структур,технічних засобів митного контролю,експертизи та зв'язку, матеріально-технічної бази митних органів, забезпечуючи умови митного регулювання ЗЕД,функціонування митної системи в цілому, здійснення митної справи.

В розвитку Митної Служби в Російській Федерації передбачено:

побудувати, реконструювати і технічно обладнати пункти пропуску на Митній Території Російської Федерації;

організувати пункти спрощеного пропуску, склади тимчасового зберігання та інші об'єкти митної інфраструктури.

Ринок міжнародних експрес-перевезень в Росії зростає з кожним роком, хоча це найменший за обсягом сегмент логістичного ринку в цілому. Добитися високих показників в цьому бізнесі, за визнанням самих експрес-перевізників, непросто: пільговий режим розмитнення вантажів, передбачений для них законодавством, на практиці не працює, а діюча до сих пір система подачі декларацій у паперовому вигляді сильно гальмує проходження вантажів через кордон Щорічний приріст ринку експрес-перевезень в Росії становить, за різними оцінками, до 30%, а його обсяг у грошовому вираженні - близько $ 200-250 млн. Складність підрахунків багато в чому пояснюється незрілістю цього ринку: складатися він почав лише на початку 1990-х років . На частку міжнародних відправлень припадає в середньому 40% від їх загального числа, причому лідерство в цій галузі традиційно тримає так звана велика четвірка глобальних операторів експрес-перевезень - TNT Express, DHL, UPS та FedEx. У той же час, за оцінками аналітиків, половину ринку зараз контролюють російські кур'єрські служби. Незважаючи на високі показники зростання, проблем у експрес-перевізників вдосталь. На питання про те, що є головною перешкодою для нормальної роботи на ринку, їх представники відповідають не задумуючись - недосконалість митного законодавства, а точніше, велика кількість нормативних актів, так чи інакше регулюють їх діяльність. На сьогоднішній день таких документів близько десяти - це положення Митного кодексу, наказ Державного митного комітету "Про типовому порядку митного контролю та митного оформлення товарів окремої категорії" і ще цілий ряд наказів і розпоряджень ФМС. Формально вони гарантують спрощений режим розмитнення експрес-вантажів, наприклад подачу єдиної митної декларації у вигляді реєстру вантажів. У тому випадку, якщо перевізник має статус митного брокера (а така практика широко поширена як за кордоном, так і в Росії), декларація подається від його особи і одержувач вантажу фактично не бере участі у процедурі митного оформлення - від нього вимагається лише розписатися у накладній про отриманні посилки. Однак, щоб застрахувати себе від можливих втрат (наприклад, від роботи з несумлінними клієнтами), митний брокер може вказати в якості декларанта особа, яку він представляє, і таким чином зняти з себе відповідальність за сплату митних платежів і за відомості, зазначені в документах. На практиці наявність дублюючих один одного документів сильно гальмує процес оформлення вантажу. "Не існує єдиного документа, що передбачає єдиний підхід до процесу митного контролю та митного оформлення. Цього документа дуже не вистачає для роботи на місцях, для прийняття інспектором митниці оперативного, коректного і відповідного нормам митного законодавства рішення", - говорить директор департаменту РР та ТО Pony Express Ольга Божідай. Крім того, у всіх нормативних актах фігурує досить розмитий визначення експрес-товару як "товару, що перевозить експрес-перевізником будь-яким видом транспорту з метою доставки до одержувача протягом обмеженого проміжку часу (від 12 до 72 годин)". На думку гравців ринку, це поняття занадто загальне. Їм позначено відразу кілька типів кур'єрських відправлень, що нерідко призводить до непорозумінням на кордоні. "Проблеми пов'язані з відсутністю основних понять і категорій, з якими щодня працюють кур'єрські компанії, - понять зразка, подарунка, партії вантажу, вантажу в одиничних кількостях, не визначені критерії для нізкостоімостного і високостоімостного вантажів", - пояснює Ольга Божідай. Специфіка цієї "окремої" категорії вантажів не тільки в стислих термінах доставки. Експрес-вантаж повинен ввозиться в одиничних кількостях для особистих потреб одержувача (тобто не може мати комерційне призначення), важити не більше 30 кг (стандарт для міжнародних відправлень) і коштувати не більше 5 тис. руб., Включаючи витрати на доставку. При порушенні хоча б одного з цих умов митна декларація подається у загальному порядку, причому відповідальність за проходження вантажу автоматично перекладається на одержувача - він повинен сам сплатити митні платежі і надати пакет документів для оформлення вантажу.

Висновок

Логістизація в митній справі – це лише частковий випадок використання логістики. Митна логістика як наука і практика управління економічними потоками, що проходять через митний кордон, включають крім логістики митної переробки вантажів також інформаційну логістику митної справи, фінансову логістику митних платежів, логістичний менеджмент та інші елементи логістизації митної справи.

В даній роботі ми визначили досвід, який отримали провідні країни світу у новій галузі – логістизація в митній справі. Провідні країни, які ми розглянули, як приклад, це Франція, США та Росія.

Ми звернули увагу, на те що всі ці країни намагаються одержати успіхи в цій галузі, і успішно використову.ть свої намагання в практичній діяльності. Це видно з планів розвитку країн, створення спеціальних організацій та рад. Отже, кожна країна йде до цієї мети своїм шляхом.

Використана література

1. Гаджинский А. М. Основы логистики. — М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1995.
2. Дегтяренко В. Н. Основы логистики и маркетинга. -Ростов-на-Дону, 1992.
3. Залманова М. Е. Закупочная и распределительная логистика: Учеб. пособие. - Саратов : СПИ, 1992.
4. Залманова М. Е. Сбытовая логистика: Учеб. пособие по курсу «Логистика». - Саратов : Саратовский государственный технический университет, 1993.
5. Залманова М. Е. Управление системами переработки, хранения и доставки продукции. Логистическая концепция : Учеб. пособие. - Саратов : СПИ, 1990.
6. Родников А. М. Логистика: Терминологический словарь. — М. : Экономика, 1995.
7. Рынок и логистика / Под ред. М. П. Гордона - М. : Экономика, 1993.
8. Смелов А. А. Введение в логистику. - М. : Транспорт, 1993.
9. Смелов А. А. Логистика. - М. : Знание, 1990.