

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет международных отношений  
Кафедра международного бизнеса и туризма  
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
И.о. зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_ С.В. Феоктистов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Современная деятельность грузовых и таможенно-логистических терминалов (на примере Благовещенской таможни)

Исполнитель  
студент группы 237-ос2

\_\_\_\_\_

Д.А.Гриценко

Руководитель  
доцент, к.э.н.

\_\_\_\_\_

А.Н.Новопашина

Нормоконтроль

\_\_\_\_\_

О.В. Шпак

Рецензент

\_\_\_\_\_

А.В.Плешивцев

Благовещенск 2017

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет \_\_\_\_\_  
Кафедра \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ  
Зам. зав. кафедрой

\_\_\_\_\_

подпись

И.О. Фамилия

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (дипломному проекту) студента \_\_\_\_\_

1. Тема дипломной работы (проекта) \_\_\_\_\_

(утверждено приказом от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) \_\_\_\_\_

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): \_\_\_\_\_

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащий проработке вопросов):

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц графиков, схем, программных продуктов, иллюстрированного материала и т.п.) \_\_\_\_\_

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов)

7. Дата выдачи задания \_\_\_\_\_

Руководитель дипломной работы (проекта) \_\_\_\_\_

Фамилия, Имя, Отчество, ученая степень, ученое звание

Задание принял к исполнению (дата): \_\_\_\_\_

(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 74 с., 20 таблиц, 6 рисунков, 52 источника литературы, 2 приложения

### ГРУЗОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ, РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ, СКЛАДЫ, ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ, ГРУЗОПОТОК

Целью дипломной работы является оценка работы грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни.

Поставленная цель выявляет необходимость решения следующих задач:

- описать нормативное регулирование международных грузовых перевозок;
- определить понятие грузовых таможенных терминалов и распределительных центров;
- описать технологический процесс терминальной транспортировки грузов;
- дать характеристику и оценку деятельности грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни;
- разработать рекомендации по совершенствованию работы грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни.

Объектом исследования являются грузовые терминалы и распределительные центры Благовещенской таможни.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Теоретические аспекты организации таможенных грузовых терминалов и распределительных центров	6
1.1 Грузовые и таможенно-логистические терминалы: понятие, виды, нормативно-правое регулирование	6
1.2 Организация работы грузовых и таможенно-логистических терминалов и их основные элементы	9
1.3 Анализ размещения таможенно-логистической инфраструктуры в РФ и объемов грузопотоков, проходящих через ее объекты	22
2 Анализ показателей внешней торговли в зоне деятельности Благовещенской таможни	31
2.1 Анализ динамики внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни и место Амурской области во внешней торговле РФ	31
2.2 Анализ товарной структуры внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни	36
2.3 Значение грузовых и таможенно-логистических терминалов в обслуживании внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни	41
3 Оценка эффективности деятельности грузовых и таможенно-логистических терминалов в зоне деятельности Благовещенской таможни	44
3.1 Методика оценки эффективности деятельности грузовых и таможенно-логистических терминалов	44
3.2 Результаты оценки эффективности деятельности грузовых и таможенно-логистических терминалов в зоне деятельности Благовещенской таможни	47
Заключение	54

Библиографический список	58
Приложение А. Характеристика грузовых таможенных терминалов Благовещенской таможни	66
Приложение Б. Размещение ТЛТ на территории РФ	74

## ВВЕДЕНИЕ

Общее понятие инфраструктуры включает в себя совокупность зданий, сооружений, дорог, коммуникаций, систем, служб, которые необходимы для функционирования отраслей народного хозяйства и для обеспечения жизнедеятельности общества. Единая система таможенных органов РФ в качестве приоритетной цели имеет повышение эффективности движения товаров как на экспорт так и импорта через границу Таможенного союза.

Актуальной задачей для решения этой цели является организация контроля таможенно-логистических терминалов, которые являются важным звеном таможенно-логистической инфраструктуры.

Таможенно-логистический терминал – это объединенный в единое целое комплекс зданий, сооружений, территорий, на территории которого предоставляются услуги, связанные перемещением товаров границы (совершение таможенных операций, хранение товаров, транспортировка товаров вглубь страны и т.д.), расположенный в непосредственной близости от контрольно – пропускного пункта на государственной границе. ТЛТ является частью транспортно – логистической инфраструктуры и одновременно частью таможенной инфраструктуры.

Решение о развитии системы ТЛТ не случайно, поскольку как таможенная, так и транспортно – логистическая инфраструктура оказывают прямое влияние на эффективность внешнеэкономической деятельности.

Контейнеризация международной транспортной системы в новейшее время по своим масштабам, направлениям, технологиям и формам организации все более активно адаптируется к требованиям сервисной экономики, для которой на первый план выходит качество и скорость предоставления транспортных услуг, в то время как затраты постепенно отходят на второй план. Этому способствует сокращение доли грузов сырьевых отраслей и отрасли первичной переработки, в то время как доля высокотехнологичных грузов с высокой удельной стоимостью постепенно растет, расширяется география перевозок, изменяется структура торгово-экономических связей.

Целью дипломной работы является оценка работы грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни.

Поставленная цель выявляет необходимость решения следующих задач:

- определить нормативное регулирование международных грузовых перевозок;
- определить понятие грузовых таможенных терминалов и распределительных центров;
- описать технологический процесс терминальной транспортировки грузов;
- дать характеристику и оценку деятельности грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни;
- разработать рекомендации по совершенствованию работы грузовых терминалов и распределительных центров Благовещенской таможни.

Объектом исследования являются грузовые терминалы и распределительные центры Благовещенской таможни.

В условиях современной рыночной экономики система транспортировки продукции играет решающую роль в развитии предприятия. В результате неэффективного подхода к планированию схемы доставки продукции, предприятие может понести неоправданные затраты на транспортировку грузов, и как следствие, снижение конкурентоспособности.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ И РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ

## 1.1 Грузовые и таможенно-логистические терминалы: понятие, виды, нормативно-правое регулирование

Как отмечает в своей работе Дмитриева О.А. «таможенно-логистический терминал (ТЛТ) - это комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги, расположенных в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации».<sup>1</sup>

Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе, является развитие таможенно-логистической инфраструктуры.

В соответствии с данной Концепцией: «таможенно-логистические терминалы должны располагаться в приграничных субъектах Российской Федерации, в пределах полосы местности шириной до 30 километров от линии таможенной границы по пути следования транспортных средств из пункта пропуска в глубь страны на прилегающей к дорожной артерии территории или находящейся от неё на расстоянии не более 2 километров».<sup>2</sup>

Письмом ФТС РФ от 22 марта 2010 года № 21-16/13318 основным критерием при оценке ТЛТ определена их пропускная способность. Под ней служба понимает «возможность одновременного размещения транспортных средств на площадке, предназначенной для транспортных средств с товарами, помещенными на временное хранение, а также транспортных средств с товарами, находящимися под таможенным контролем, на территории,

---

<sup>1</sup> Дмитриева О.А. Модель деятельности таможенно-логистических терминалов при предоставлении таможенных услуг. Государственный университет управления. 2013. № 6. С. 33-36.

<sup>2</sup> Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ от 29.08.2008.



прилегающей к СВХ. Исходя из этого к 1-й категории относятся ТЛТ, способные одновременно разместить у себя свыше 300 транспортных средств, к 2-й категории - комплексы с показателем от 50 до 300 транспортных средств, в 3-ю категорию попадают объекты с пропускной способностью от 10 до 50 транспортных средств».<sup>3</sup>

Сущность таможенно-логистического терминала выражается через две составляющие: коммерческую и таможенную.

По мнению Григоренко В.М. «к коммерческой составляющей можно отнести осуществление услуг, связанных с транспортировкой, хранением, таможенным оформлением товаров. Для оказания коммерческих услуг на территории ТЛТ расположены склады, офисные здания, стоянки для транспортных средств, а также объекты, на территории которых оказываются сопутствующие услуги (пункты питания, гостиницы, страховые компании и т.д.)».<sup>4</sup>

При этом, как отмечает автор «к таможенной составляющей относятся услуги, связанные с выполнением государственных функций по таможенному оформлению и таможенному контролю товаров. Основой для таможенной составляющей, а также для формирования и развития ТЛТ, являются склады временного хранения (СВХ). На базе склада временного хранения должен располагаться таможенный орган (таможенный пост).<sup>5</sup>

С целью реализации функций государственного контроля на территории таможенно-логистического терминала организуются таможенные склады, которые включают в себя стационарные технические средства, научно-исследовательские учреждения, таможенные лаборатории.

В 2017 году требования к обустройству таких «интерфейсов» регламентированы «Обязательными требованиями к обустройству, оборудованию и месту расположения складов временного хранения», которые утверждены приказом ФТС России от 06.12.2007 № 1497.

<sup>3</sup> Письмо ФТС РФ от 22 марта 2010 года № 21-16/13318

<sup>4</sup> Григоренко В.М. Логистика складирования. М.: Колос. 2013. 420 с.

<sup>5</sup> Григоренко В.М. Логистика складирования. М.: Колос. 2013. 420 с.

По мнению Коровяковской Ю.В. склады в таможенных терминалах делятся на надлежащие типы: сложения временного сбережения, таможенные сложения, морозильные сложения. В складах временного сбережения хранения, как в таможенной зоне, присутствуют под контролем грузы до этапа их выпуска. Там же таможенные органы имеют все шансы проводить осмотр продуктов и взыскивать эталоны для изучений. Груз имеет возможность пребывать в складах не подольше 3-х месяцев.<sup>6</sup>

Леншин И.А. отмечает, что «таможенные логистические терминалы и склады - служат не только для отбора образцов и таможенного досмотра, но и для подготовки товара к продаже. Партию груза дробят на части, упаковывают и отправляют потребителям или же переупаковывают и формируют другие партии товара, там же происходит консолидация товаров из разных стран, объединение грузов в одну или несколько партий для отправки грузовладельцам из разных стран».<sup>7</sup>

Практика показывает, что в терминалах, как правило, товары находятся на ответственном хранении. То есть риски за сохранность товаров несут учреждения-организаторы складов. Клиент может рассчитывать на то, что получит товар в целостности и сохранности, в нужном месте в нужное время.

Как пишет Леншин И.А. «в брокерском отделе таможенного терминала всегда можно получить консультацию, связанную с таможенным законодательством, оформить груз в режиме импорт/экспорт, реэкспорт, получить все необходимые разрешительные документы. В некоторых терминалах имеются отделения частных охранных организаций, которые сопровождают и охраняют товары в дороге. Таможенные терминалы, основная часть логистической отрасли, где представлены все услуги логистики, всех

---

<sup>6</sup> Коровяковская Ю.В. Грузовой терминал как элемент транспортно-логистической системы. Неделя науки. 2015. № 9. С. 122-125.

<sup>7</sup> Леншин И.А. Логистика. М.: Машиностроение. 2015. 209 с.

видов грузоперевозок, где работают профессионалы, обеспечивающие все логистические процессы таможенных терминалов и СВХ складов».<sup>8</sup>

Такие понятия, как «склад», «распределительный центр», «логистический центр», «терминал», почти взаимозаменяемы.

Так, распределительный центр - это место хранения товаров в период их движения от места производства до оптовой или розничной торговой точки.

В своей работе Ключев К.А. отмечает, что «логистический центр - место хранения более широкого ассортимента продукции, которое может находиться на разных стадиях движения материального потока от поставщика до конечного потребителя».<sup>9</sup>

А терминал, по мнению Зайцева Е.И. это «складское хозяйство, расположенное в конечном или промежуточном пункте транспортной сети, организующее мультимодальные перевозки грузов с участием воздушного, автомобильного, морского транспорта».<sup>10</sup>

Под складом понимают «сложное техническое сооружение, предназначенное для управления запасами на различных участках логистической цепи и выполнения конкретных функций по хранению и преобразованию материального потока в целом».<sup>11</sup>

## **1.2 Организация работы грузовых и таможенно-логистических терминалов и их основные элементы**

При перевозке грузов через терминалы ее определяют как терминальная. В современной и макроэкономических и микроэкономических условиях значение этого вида транспортировки чрезвычайно важно, что обусловлено прежде всего интегрированием в нем большого числа логистических активностей.

Как отмечает в своей работе Лишкевич А.А. «терминальные перевозки

---

<sup>8</sup> Леншин И.А. Логистика. М.: Машиностроение. 2015. 209 с.

<sup>9</sup> Ключев К.А. Применение принципов логистики. Актуальные проблемы науки и техники глазами молодых ученых. 2016. № 9. С. 768-772

<sup>10</sup> Зайцев Е.И. Информационные системы и технологии в логистике. М.: Проспект. 2015. 474 с.

<sup>11</sup> Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе РФ от 29.08.2008.

возникли за рубежом, прежде всего, в смешанных системах доставки грузов в междугородном и международном сообщениях: в крупных морских портах, транспортных узлах, а затем в грузообразующих сухопутных районах Западной Европы и Северной Америки. В роли организаторов терминальных перевозок выступают, как правило, транспортно-экспедиционные фирмы или операторы различных видов транспорта, использующие универсальные или специализированные терминалы и терминальные комплексы для различных способов перевозок».<sup>12</sup>

По мнению Маликова О.В. «грузовым терминалом называется специальный комплекс сооружений, персонала, технических, и технологических устройств, организационно взаимоувязанных и предназначенных для выполнения логистических операций, связанных с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различных партий грузов, а также коммерчески-информационным обслуживанием грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников в уни-, мульти-, интермодальных и прочих перевозках».<sup>13</sup>

Различают универсальные и специализированные терминалы и терминальные комплексы.

Универсальные терминалы предполагают собой группу складов с дистрибутивным центром. Функциями данных терминалов считаются сбор, завоз, развоз, грузопереработка в ведущем маленьких отправок, сбережение грузов и иные простые логистические операции. Универсальные терминалы имеют все шансы владеть специальными складскими зданиями и оснащение для грузопереработки тяжеловесных, длинномерных, скоропортящихся грузов, а еще контейнерные площадки. Почти все терминалы имеют ж/д подъездные пути.

---

<sup>12</sup> Лашкевич А.А. Структуризация методов и модели теории логистики в цепях поставок экспресс-грузов. Экономика. 2015. № 1. С. 355-357.

<sup>13</sup> Маликов О.В. Грузовые терминалы в системе организации поездопотоков. Железнодорожный транспорт. 2014. № 9. С. 74-77.

Автор выделяет следующие основные операции универсальных терминалов:

- сбор и развоз грузов;
- маркетинговые исследования рынка транспортно-логистического сервиса;
- консолидация, разукрупнение, сортировка, комплектация и другие операции грузопереработки;
- оформление договоров с клиентами, приём и обработка заявок;
- краткосрочное хранение;
- межтерминальная перевозка и доставка грузов конечному потребителю;
- расчеты за транспортно-логистические услуги;
- информационно-компьютерная поддержка сервисных услуг терминала.

Операции с длительным хранением и обработкой грузов чаще оформляются на крупных терминалах.

По мнению того же Маликова О.В. «Крупный универсальный терминал имеет:

- административные помещения, склады сортировки мелких отправок;
- склады для международных перевозок грузов с таможенным досмотром;
- склады длительного хранения грузов;
- склады для переработки скоропортящихся грузов;
- комнаты отдыха водителей и площадку для стоянки автопоездов;
- площадки для тяжеловесных, длинномерных грузов и контейнеров».<sup>14</sup>

Навык современных фирм зарекомендовал, собственно что логистика на высочайшем уровне - это общие и согласованные старания всех поочередных рубежей и звеньев начиная с рекламных событий и заканчивая, работа покупателями на конечном рубеже.

Оптимизация логистики обязана основываться на действенной синхронизации 2-ух параллельных направлений: товарных и информационных,

---

<sup>14</sup> Маликов О.В. Грузовые терминалы в системе организации поездопотоков. Железнодорожный транспорт. 2014. № 9. С. 74-77.

которые плотно взаимосвязаны меж собой. Единая система кодировки размывает различия географического, государственного и коллективного нравов.

Отлично установленная система логистики в распределительном центре даёт вероятность понизить издержки на любом рубеже от приёма продуктов до рассредотачивания его по торговым точкам. В следствие этого инвестиции по оптимизации логистики фирмы увеличивает рентабельность работы во большое количество раз. И разрешает ему действенно и действенно трудиться.

Преимущества распределительных центров:

1) для эффективной и бесперебойной поставки товаров. Многие торговые сети, у которых не один десяток магазинов, не имеющие распределительных центров, зависят от поставки дистрибьюторов или дилеров производителей. Но любой сбой ставит под угрозу бесперебойную работу магазина. В распределительном центре более качественный контроль над поставщиками;

2) возможность распределительным центрам самостоятельно заключать договоры, с поставщиками минуя звено дистрибьютеров и дилеров, что естественным образом сказывается на конечной цене, она во много раз ниже. Неоспоримым плюсом является то, что производитель, он же главный поставщик делает хорошие оптовые скидки;

3) если нет распределительного центра, тогда в каждом отдельном магазине нужно выделять определенную площадь под личный склад. И при наличии РЦ за счет складских помещений можно расширить торговую площадь;

4) экономия на персонале. Менеджеры по закупкам нужны только в центре;

5) централизованный контроль над качеством продукции. Если одна и также партия в одном магазине портиться быстрее, чем в другом. Значит,

претензии необходимо предъявлять не поставщику, а обратить внимание на условия хранения в конкретном магазине.<sup>15</sup>

Можно отметить, что все эти преимущественные факторы еще и способствуют снижению затрат на складские услуги, значит, что еще выгода есть и экономическая.

Главные функции распределительных центров:

Во-первых, РЦ производят управление товарными потоками и их распределение.

Во-вторых. Складская функция - аккумуляция товаров.

Если у поставщиков происходят сбои в поставках, или неравномерные продажи. В какой-то период, снижаются продажи определенной группы товаров или в какой-то торговой точке. Или наоборот, ажиотажная торговля во время праздников. Тогда распределительный центр становится своеобразным буфером. В нем всегда есть дополнительные товарные запасы, которые благодаря распределению способны устранить дефицит товара в какой-то торговой точке и тем самым, не дать возобладать резким перепадам и колебаниям в сторону товарного дефицита, а значит и потерям в торговой выручке.

В-третьих. Это ключевая группировка товаров, используя группировку однотипных операций:

- приемка товара на складское хранение;
- пополнение и размещение товара в зонах отбора;
- комплектация заказов для торговых точек;
- отправка и экспедирование собранных заказов.

Из вспомогательных процессов Лишкевич А.А. выделяет «инвентаризацию товарных запасов; работу с браком и способы его устранения; возврат товара и тары; работу с претензиями с поставщиками и

---

<sup>15</sup> Арефьев И.Б. Оценка и прогнозирование состояния распределенного грузового терминала. Авторанспортное предприятие. 2014. № 12. С. 46-48.

покупателями. А также он выделяет следующие этапы технологического процесса терминальной транспортировки:

- грузопереработка на терминале;
- завоз грузов на терминал и развоз их с терминала;
- линейная перевозка грузов между терминалами отправления и назначения».<sup>16</sup>

Качество терминальных перевозок характеризуется высокой скоростью доставки грузов и эффективным использованием транспортных средств.

Более две трети грузов, перерабатываемых терминалом, поступает на склады на деревянных поддонах — паллетах. Большая их часть имеет размер 1200 x 800 мм. Реже встречаются паллеты других размеров, например 1200x 1000 мм или 1200 x 1100 и т.д.

Веремеенко Е.Г. в статье пишет, что «часто груз, поступающий на склад, приходит не упакованный в паллеты, а в виде коробок или пачек в обычной или термоусадочной пленке, так называемый штучный груз. Основные принципы переработки такого груза состоят в том, что заказчик должен его рассортировать и упаковать на поддон или в специальную тару и расположить в поступившем виде на специальных стеллажах».<sup>17</sup>

В случае если штучный груз большего размера и не довольно большущий номенклатуры и в последующем ожидается его отправка гигантскими партиями, то с финансовой точки зрения целенаправленно его упаковывать на паллеты и беречь на стеллажах. Для сего имеют все шансы быть применены древесные паллеты объемом 1200 x 800 мм. В случае если груз укладывается с большущий высотой складирования, то его обвязывают с поддержкой пластмассовых или же железных лент. Срок службы деревянных паллет — два-три месяца

Она же пишет, что «может также использоваться специальная ящичная

---

<sup>16</sup> Лашкевич А.А. Структуризация методов и модели теории логистики в цепях поставок экспресс-грузов. Экономика. 2015. № 1. С. 355-357.

<sup>17</sup> Веремеенко Е.Г. Повышение эффективности взаимодействия автомобильного транспорта и грузового терминала. Научное обозрение. 2014. № 11. С. 931-933.



тара размером 1200x800 мм различной высоты или, в зависимости от характера груза, специальная стоечная тара (например, при нестандартном грузе — длинномер, спецтехника, специальные виды упаковки и т.п.)».

Когда грузы доставляются транспортом, сложения обязаны быть оборудованы особыми эстакадами (это тем более принципиально при большом товарообороте). Целенаправленно еще использовать специальные разгрузочные платформы, к примеру консольный поворотный мост с опорой на задний край кузова автомашины (принцип работы рычажный, противовес или же гидравлика).

Выгрузка автомашин при использовании этих платформ выполняется довольно проворно. Для выгрузки применяются ручные гидравлические телеги и электронные или же дизельные погрузчики. С поддержкой данных же платформ выполняется и отгрузка продукта клиенту. При данном нужно использовать например именуемый вагонный вариант погрузчика. Это погрузчик с невысокой строительной высотой, который въезжает в кузов автомашины, как правило дизельный со строительной высотой не менее 2 м. и с взлетом груза на высоту не больше 3 м. Его задачей считается загрузка автомашины и подача груза на накопительную площадку склада.

В отличие от складских компаний, выполняющих функции складирования и сбережения грузов, на терминалах, в одном ряду с грузонакоплением, ведущей функцией считается грузопереработка, связанная с разукрупнением и укрупнением партий грузов, формированием и расформированием отправок по направленностям перевозки, переработкой тарно-штучных грузов (мелких и больших партий, мелко-, средне- и крупнотоннажных контейнеров), упаковкой и пакетированием, маркировкой грузов, выполнением ансамбля сервисных и коммерческо-деловых предложений.

Состав терминального комплекса нового поколения состоит из:

- контейнерных терминалов;

- специализированных автоматизированных складских помещений для хранения и переработки грузов;
- транспортно-экспедиционных и брокерских фирм;
- площадок для отстоя подвижного состава;
- страховых компании;
- помещений для выполнения таможенных функций органами Государственного Таможенного комитета и сопутствующие службы;
- филиалов банков и центров сертификации;
- службы охраны и безопасности;
- центров оптово-розничной торговли и бизнесцентров;
- административных помещений и офисов клиентов, включая инофирмы, торговые представительства;
- почты, телеграфа и других виды коммуникаций;
- комнат отдыха и гостиниц;
- вычислительных и информационно-логистических центров;
- центров технического обслуживания подвижного состава автотранспорта;
- аналитических исследовательских центров;
- пунктов питания;
- реабилитационно-оздоровительных комплексов.
- магазинов оптово-розничной торговли и демонстрационных залов.

Имеет возможность брать в долг площадь от 60 до 100 га и более, владеть довольно свободные проходы и проезды меж домами, комфортную планировку. Складские корпуса воздвигаются из просто монтируемых сборно-разборных и быстровозводимых металлоконструкций с высотой помещений 9,5-12 м, собственно, что разрешает воплотить в жизнь многоярусное сбережение грузов в стеллажах под европоддоны. Действенное функционирование логистических транспортно-распределительных систем исполняется методом оптимизации управления и планирования товаро-материальных и связанных с ними информационных

и денежных струй на базе системного расклада и согласования финансовых интересов всех членов логистической системы.

По мнению Власова А.В. «современный грузовой терминал является предприятием, осуществляющим разнообразную деятельность, включая продажу такой услуги, как перевозка, обработка и хранение грузов, оказание множества дополнительных услуг, в том числе транспортировку груза. При осуществлении своей деятельности терминал взаимодействует с перевозчиками, клиентами, посредниками, таможенной, банком и рядом других контрагентов».<sup>18</sup>

Автор учебника «Проблемы повышения качества услуг в логистических таможенных терминалах» Шарипов М.М. отмечает, что «технологический цикл грузового терминала состоит из следующих технологических процессов: импорт, экспорт и транзит. Транзит является совокупностью первых двух процессов, зачастую с добавлением промежуточных операций».<sup>19</sup>

При этом основные технологические процессы сопровождаются рядом вспомогательных, таких как:

- отслеживание состояния и подготовка тары;
- выявление неисправностей при перевозках, в том числе розыск груза и идентификация груза без маркировки;
- поддержка функционирования разветвленного складского хозяйства;
- составление расписания и отслеживание графика выполнения всех этапов технологического цикла;
- оказание разнообразных услуг клиентам, начисление оплаты и отслеживание платежей;
- осуществление таможенного контроля складов временного хранения.

Столь многофункциональная деятельность, протекающая на терминалах, невозможна без применения современных информационных технологий и

---

<sup>18</sup> Власов А.В. Логистика во внешнеэкономической деятельности. М.: Проспект. 2016. 265 с.

<sup>19</sup> Шарипов, М.М. Проблемы повышения качества услуг в логистических таможенных терминалах / М.М. Шарипов, М.Б. Алиев / Серия социально-экономических и общественных наук. - 2015. - № 2. - С. 74-78.

автоматизированных систем. Использование таких систем позволяет уменьшить сроки и повысить качество обработки грузов. Это достигается благодаря более полному контролю исполнения технологического цикла и уменьшению потерь и нарушений при обработке груза.

Авторы Ю.В. Рожкова, Н.Н. Пишак выделяют следующие факторы связанные с уменьшением затрат:

- «- своевременное выявление залежалых и отказных грузов;
- полный контроль оплаты при выдаче груза;
- исключение ошибок при расчете сумм за услуги;
- полный учет оказанных скидок;
- своевременное уведомление клиентов».<sup>20</sup>

Кроме этого они выделяют следующие факторы связанные с увеличением доходов:

- увеличение грузооборота за счет уменьшения времени обработки грузов;
- привлечение новых клиентов и перевозчиков за счет улучшения качества обслуживания;
- улучшение качества принимаемых решений за счет полной и оперативной информации.<sup>21</sup>

К типовому составу подсистем системы автоматизации технологического цикла грузового терминала относятся:

- экспорт;
- импорт;
- управление складами;
- транзит;

Сам прецедент заказа и реализации, настолько больших технологических систем разрешает устроить надлежащие выводы: отечественные транспортные

---

<sup>20</sup> Рожкова, Ю.В. Создание таможенно-логистических терминалов / Ю.В. Рожкова, Н.Н. Пишак // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. - 2015. - № 36. - С. 179-182.

<sup>21</sup> Рожкова, Ю.В. Создание таможенно-логистических терминалов / Ю.В. Рожкова, Н.Н. Пишак // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. - 2015. - № 36. - С. 179-182.

фирмы, в частности грузовые терминалы, начинают испытать необходимость в больших корпоративных технологических системах; использование западных грузовых систем нередко не эффективно по разным основаниям, в частности в мощь их накладности, слабенькой технической помощи и неадаптированное к русской реальности; подобные системы имеют все шансы быть сделаны отечественными разработчиками.

Становление терминальной системы интернациональных перевозок грузов в РФ надлежит проводиться с учетом внедрения принято Государственной инноваторской программки «Терминал».

Данная программа ориентирована на создание государственной системы транспортно-экспедиторского сервиса, обеспечивающей на ее земель резвоепродвижение грузов от отправителей получателям грузов, охватывая экспортно-импортные грузы.

В рамках программки «Терминал» обязана быть сотворена: сеть терминалов именно самими транспортно-экспедиторскими предприятиями прежнего транспорта; совместного использования, а еще разными ведомствами.

Транспортные терминалы, и в первую очередь более большие из них, предназначенные для применения в интермодальных транспортных системах, относятся к количеству этих объектов финансовой инфраструктуры, которые по ряду оснований обязаны создаваться при участии и под контролем страны.

Таковыми причинами автор отмечает:

- изменение картины поставок и сбыта определенных групп товаров;
- неизбежное изменение транспортных потоков, перераспределение грузов и видов деятельности между видами транспорта и транспортными предприятиями в зоне тяготения терминала;
- очевидное влияние сооружения транспортного терминала общую экономическую, а в ряде случаев и социальную и экологи кую ситуацию на данной территории;

- необходимость решения вопросов землеотвода, что, как правило, невозможно без участия органов власти.<sup>22</sup>

Абакаров Р.Г. отмечает, что общие принципы государственной поддержки развития терминальных систем сводятся к следующим:

- органы управления, ответственные за развитие терминальных систем (министерство транспорта), имеют генеральный план — общую схему развития терминальных объектов, которой они руководствуются, принимая конкретные решения;

- система государственной поддержки носит комплексный характер, сочетая финансовую поддержку, косвенные экономические стимулы, политическую, правовую поддержку и другие механизмы;

- финансовая поддержка носит частичный характер, т.е. государство не финансирует те или иные проекты в полном объеме;

- средства государственной поддержки предоставляются, как правило, с широким применением конкурсно-контрактных условий;

- органы государственного управления, как правило, не участвуют в реализации проектов непосредственно.<sup>23</sup>

В условиях развития рыночных отношений, увеличения товарообмена и расширения хозяйственных связей меняется традиционно сложившееся в России представление о терминале как о складе с минимумом функций, связанных с переработкой и накоплением грузов.

Оно заменяется понятием многофункционального терминального комплекса как крупного транспортно-распределительного логистического центра с широким спектром оказываемых услуг и представляющим собой комплекс инженерно-технических сооружений с временным технологическим оборудованием.

---

<sup>22</sup> Трофимов, В.И. Система таможенного контроля международных грузовых перевозок / В.И. Трофимов, Трофимов Е.В. // Неделя науки. – 2014. - № 3. - С. 54-56.

<sup>23</sup> Абакаров, Р.Г. Роль таможенно-логистических терминалов в ускорении перемещения товаров / Р.Г. Абакаров // Неделя науки. - 2015. - № 5. - С. 312-313.

### 1.3 Анализ размещения таможенно-логистической инфраструктуры в РФ и объемов грузопотоков, проходящих через ее объекты

Общее понятие инфраструктуры включает в себя совокупность зданий, сооружений, дорог, коммуникаций, систем, служб, которые необходимы для функционирования отраслей народного хозяйства и для обеспечения жизнедеятельности общества.

Единая система таможенных органов РФ в качестве приоритетной цели имеет повышение эффективности перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза. В настоящее время реализуются решения о приближении совершения таможенных операций таможенного контроля товаров к государственной границе Российской Федерации. Ключевым моментом в решении поставленной задачи, является организация таможенно-логистических терминалов, которые являются важным элементом таможенно-логистической инфраструктуры.

Таможенно-логистический терминал – это объединенный в единое целое комплекс зданий, сооружений, территорий, на территории которого предоставляются услуги, связанные перемещением товаров границы (совершение таможенных операций, хранение товаров, транспортировка товаров вглубь страны и т.д.), расположенный в непосредственной близости от контрольно – пропускного пункта на государственной границе. ТЛТ является частью транспортно – логистической инфраструктуры и одновременно частью таможенной инфраструктуры (см. рис.1).

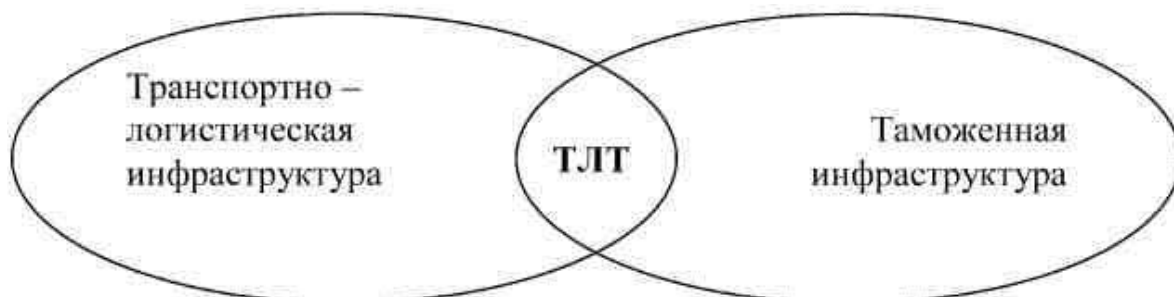


Рисунок 1 - Место ТЛТ в системе таможенной и транспортно-логистической инфраструктур

Решение о развитии системы ТЛТ не случайно, поскольку как таможенная, так и транспортно-логистическая инфраструктура оказывают прямое влияние на эффективность внешнеэкономической деятельности.

По состоянию на сентябрь 2016 года в Российской Федерации насчитывалось 54 ТЛТ. Большая часть ТЛТ (85 %) размещены в европейской части страны (см. Приложение А).

Вместе с тем, размещение пунктов пересечения границы представляется более однородным (см. Приложение А).

Территориально, ТЛТ размещены в 7 федеральных округах РФ (за исключением Приволжского ФО), в 16 субъектах Российской Федерации, что составляет 18,8 % регионального покрытия от всех субъектов РФ (85) и 34 % от приграничных субъектов РФ (47).

ТЛТ размещены в следующих областях: Псковская область – 10 ТЛТ; Смоленская область – 6; Ленинградская область – 6; Брянская область – 5; Приморский край – 5; Курская область – 4; Белгородская область – 3; Калининградская область – 3; Ростовская область – 3; Забайкальский край – 2; Челябинская область – 2; Амурская область – 1; Республика Дагестан – 1; Еврейский АО – 1; Краснодарский край – 1; Республика Крым – 1.

Главным критерием оценки ТЛТ является их пропускная способность, под которой следует понимать «возможность одновременного размещения транспортных средств на площадке, прилегающей к складу временного хранения». Исходя из этого показателя ТЛТ разделяются на:

1. ТЛТ 1 категории: пропускная способность свыше 300 транспортных средств с товарами, помещенными на временное хранение или находящимися под таможенным контролем;

2. ТЛТ 2 категории: пропускная способность от 50 до 300 транспортных средств с товарами, помещенными на временное хранение или находящимися под таможенным контролем;



3. ТЛТ 3 категории: пропускная способность от 10 до 50 транспортных средств с товарами, помещенными на временное хранение или находящимися под таможенным контролем;

В настоящее время в России существует 10 ТЛТ 1 категории, 38 ТЛТ 2 категории, и 6 -ТЛТ 3 категории. Однако фактическая пропускная способность этих ТЛТ значительно отличается от заявленной как в большую, так и в меньшую стороны (см рис.2).

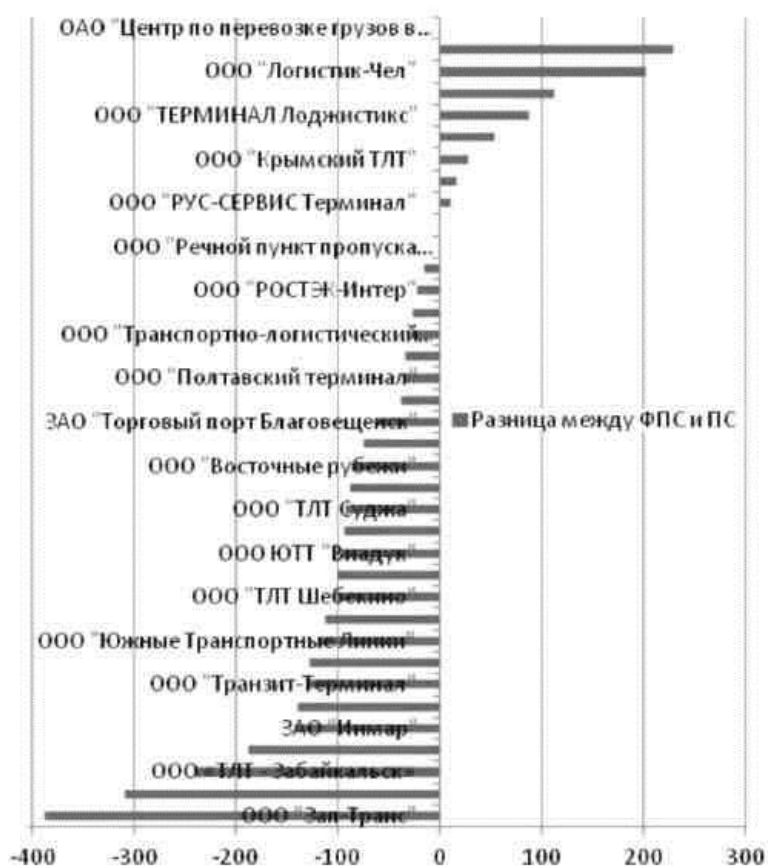


Рисунок 2 - Разница в пропускной способности ТЛТ фактической и заявляемой

Из представленного рисунка видно, что более 50 % от указавших статистические данные ТЛТ (26 ТЛТ) пропускают в день меньше грузов, чем запланировано пропускной способностью ТЛТ.

Суммарно это составляет задержку 2888 машиномест в сутки. Причем большая часть задержек приходится на Калининградскую область (18,4 % от

ежесуточной общероссийской задержки), Псковскую область (16,6 %) и Ленинградскую область (16,4 %) (см. рис.3).

В ТЛТ пропускают больше, чем запланировано их пропускной способностью (см. таблицу 1).

Таблица 1 - ТЛТ увеличенной пропускной способности

	ПС	ППС	ФПС	Разница между ФПС и ПС
ОАО "Центр по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер"	3000 контейн еров	25	26	-
ООО "Пострейд"	140	269	370	230,00
ООО "Логистик-Чел"	200	300	403	203,00
ООО "Выборг Терминал"	140	800	252	112,00
ООО "ТЕРМИНАЛ Лоджистикс"	70	НО	158	88,00
ООО "Эксперт"	124	135	178	54,00
ООО "Крымский ТЛТ"	53	0	81	28,00
ЗАО "Восход"	300	1300	317	17,00
ООО "РУС-СЕРВИС Терминал"	300	300	311	11,00
ООО "ТЛТ-Юг"	45	110	46	1,00
ООО "Речной пункт пропуска "Нижнеленинское"	25	23	25	0,00

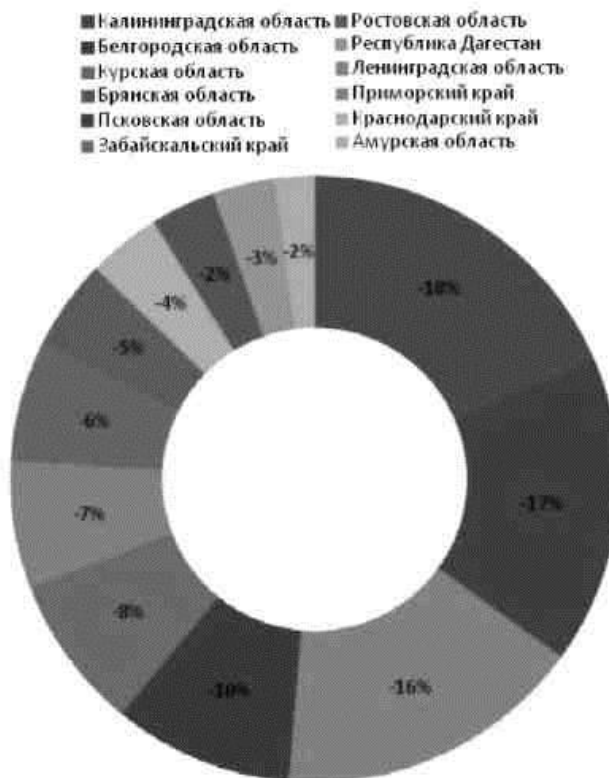


Рисунок 3 - Недоработки ТЛТ по пропуску машин по регионам, в сутки

Из последнего факта можно было бы сделать вывод, что все 9 ТЛТ относятся к ТЛТ 1 категории, однако это не так: все ТЛТ с фактической пропускной способностью выше запланированной относятся ко 2 категории (8 ТЛТ) и 3 категории (1 ТЛТ), что дает на возможность сделать вывод о том, что ТЛТ 1 категории, несмотря на их размер, являются популярными, расположены на загруженных транспортных маршрутах и требуют, по возможности, своего дальнейшего увеличения.

Вместе с тем, основная нагрузка по количеству оформленных таможенных деклараций, зарегистрированных в период 2014 – 2015 годов приходится на ЦФО и СЗФО (см. табл.2).

Таблица 2 - Количество оформленных таможенных деклараций по округам

	2014	2015
ВСЕГО	4 337 779	3 769 063
10100000 - ЦЕНТРАЛЬНОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	1 346 533	1 139 176
10200000 - СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	1 047 617	737 117
10400000-ПРИВОЛЖСКОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	302 433	283 471
10600000 - СИБИРСКОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	279 571	272 304
10700000 - ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	324 309	238 192
10300000 - ЮЖНОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	221 610	231 883
10005000 - ШЕРЕМЕТЬЕВСКАЯ	193 916	182 726
10012000 - КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТНАЯ ТАМОЖНЯ	49 285	164 371
10500000 - УРАЛЬСКОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	170 581	160 632
10009000 - ЦЕНТРАЛЬНАЯ АКЦИЗНАЯ ТАМОЖНЯ	173 066	111 883
10006000 - ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ	86 096	105 956
10002000 - ДОМОДЕДОВСКАЯ	73 724	68 544
10800000-СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ	42 015	38 781
10001000- ВНУКОВСКАЯ	24 334	20 901
10010000-КРЫМСКАЯ	1 450	10 252
10011000 – СЕВАСТОПОЛЬСКАЯ	1 239	2 874

В этих округах – ЦФО и СЗФО - расположено 68 % ТЛТ (37), при том, что на эти два округа приходится чуть менее 50 % (49,6 %) всех оформленных таможенных деклараций (см. табл.3).

Таблица 3 - Распределение ТЛТ по федеральным округам

Федеральный округ РФ	ТЛТ, ед
Приволжский федеральный округ	0
Северо - кавказский федеральный округ	1
Сибирский федеральный округ	2
Уральский федеральный округ	2
Южный федеральный округ	5
Дальневосточный федеральный округ	7
Центральный федеральный округ	18
Северо - западный федеральный округ	19

Диспаритет размещения ТЛТ в федеральных округах по сравнению с количеством оформленных в них таможенных деклараций представлен на рисунке 4.

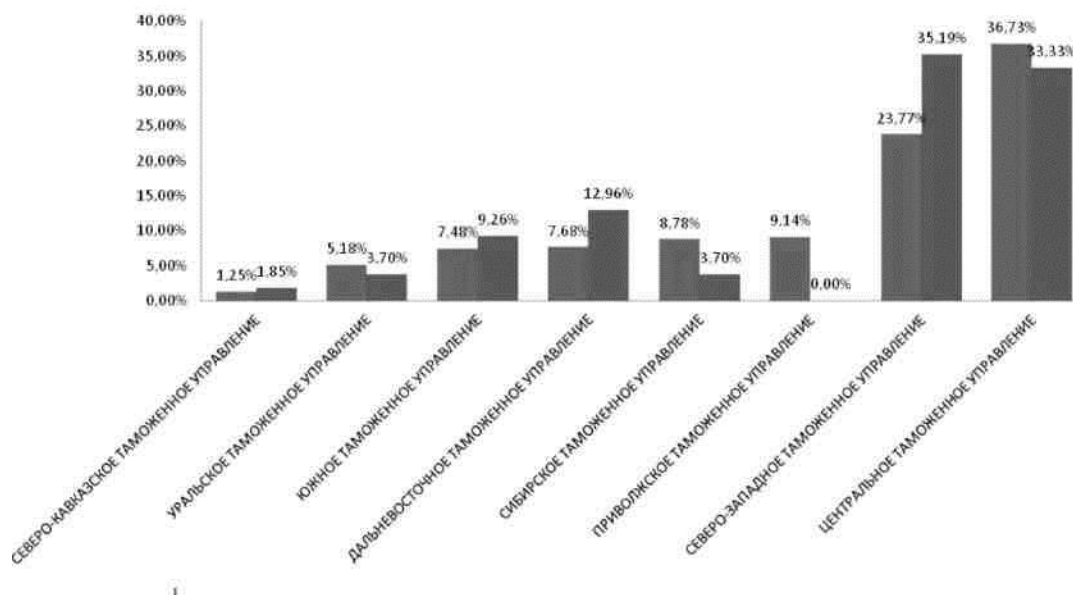


Рисунок 4 - Диспаритет размещения ТЛТ в федеральных округах и объемов таможенного декларирования

Из представленного рисунка видно, что в СЗФО и ДФО наблюдается значительное превышение количества ТЛТ по сравнению с количеством

поданных таможенных деклараций, в то время как в ЦФО, СФО и ПФО наблюдается их явная нехватка.

Однако анализ на соответствие количества поданных деклараций и пропускной способностью ТЛТ опровергает эти выводы (см. табл.4 и рис.5).

Таблица 4 - Пропускная способность региональных ТЛТ,

м / м / сутки

Регион	ПС ТЛТ в регионе
Смоленская область	2277
Псковская область	2201
Ленинградская область	1065
Калининградская область	982
Брянская область	901
Белгородская область	460
Курская область	446
Челябинская область	400
Приморский край	325
Забайкальский край	300
Ростовская область	245
Республика Дагестан	152
Амурская область	120
Краснодарский край	120
Республика Крым	53
Еврейский АО	25

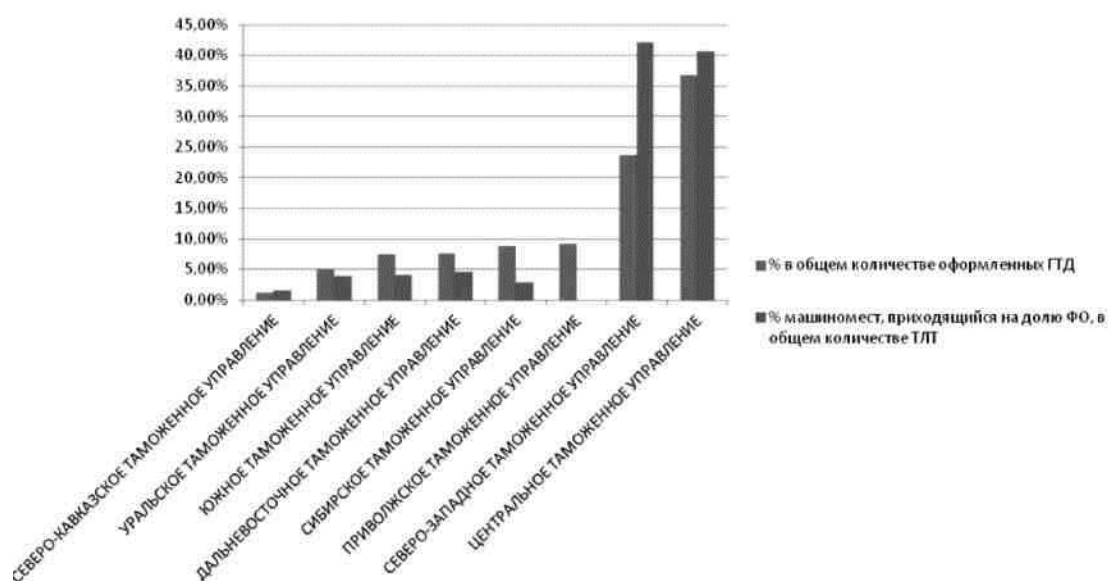


Рисунок 5 - Диспаритет пропускной способности ТЛТ в федеральных округах и объемов таможенного декларирования

Так, в ЦФО наблюдается не нехватка, а даже небольшой запас с точки зрения пропускной способности ТЛТ, что, в свою очередь, позволяет говорить о том, что в ближайшее время организация дополнительных ТЛТ в этом округе не потребуется. Крайне недогруженными являются ТЛТ СЗФО. Остальные округа испытывают нехватку либо в ТЛТ, либо в увеличении их пропускной способности.

Таким образом, можно говорить о несбалансированности как размещения, так и загрузки ТЛТ. Данный факт может объясняться как недоработками в управлении отдельными ТЛТ, так и необходимостью перенаправления транспортных потоков. На наш взгляд, необходимо действовать в двух направлениях:

- разработка методологического подхода к формированию объектов таможенно-логистической инфраструктуры;
- формирование методики управления грузопотоками, проходящих через объекты таможенно-логистической инфраструктуры.

При гармонизации существующих ТЛТ и определении мест размещения новых объектов таможенно-логистических терминалов на всех уровнях необходимо учесть следующие требования:

- объекты размещаются с учетом перспективных схем развития инфраструктуры различных видов транспорта;
- размещение объектов преимущественно производить в узловых точках устойчивого градостроительного развития;
- объекты формируются в местах зон тяготения грузов, существующей транспортной сети и там, где проходят международные транспортные коридоры;
- при размещении объектов обеспечить комплексность, пропорциональность и сбалансированность развития прилегающих территорий.

## 2 АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ В ЗОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЛАГОВЕЩЕНСКОЙ ТАМОЖНИ

### 2.1 Анализ динамики внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни и место Амурской области во внешней торговле РФ

«Благовещенская таможня сегодня, как одна из представителей таможенных органов Российской Федерации решает задачи в регионе своей деятельности, которые должны способствовать созданию широкого спектра сервисного обслуживания внешнеторговой деятельности на всей таможенной территории. Тем самым обеспечить цивилизованную работу бизнес сообщества на рынке международной торговли. Решение проблемы формирования рынка государственных услуг, в том числе и в таможенной сфере, самым тесным образом связано с основными направлениями развития экономики России».<sup>24</sup>

Благовещенская таможня была образована в соответствии с приказом ГУ ГТК при СМ СССР от 27.01.1989 № 19, штатной численностью 22 человека, на базе Благовещенского таможенного поста Хабаровской таможни. В настоящее время Благовещенская таможня является структурным подразделением Дальневосточного таможенного управления, начальник - Михаил Владимирович Сорокин. Её деятельность охватывает территорию Амурской области и Республики Саха (Якутия), которая является самым крупным административным субъектом Российской Федерации. Благовещенской таможни.

Согласно официальных данных «на территории Амурской области расположено 9 городов: Белогорск, Благовещенск, Завитинск, Зея, Райчихинск, Свободный, Сковородино, Тында и Шимановск. На территории Республики Саха (Якутия) расположено 12 городов: Алдан, Верхоянск, Вилюйск, Ленск, Мирный, Нерюнгри, Нюрба, Олёкминск, Покровск, Среднеколымск, Томмот,

---

<sup>24</sup> Официальный сайт Благовещенской таможни. Режим доступа: [http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=section&id=22&Itemid=112](http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=section&id=22&Itemid=112). – (21.04.2017)

Удачный, Якутск. Амурская область имеет речную границу с КНР. Границей является фарватер реки Амур. Протяженность границы Амурской области с Китайской Народной Республикой и зоны ответственности Благовещенской таможни составляет 1255 км».<sup>25</sup>

В регионе деятельности Благовещенской таможни функционируют следующие пункты пропуска:

- воздушный пункт пропуска «Аэропорт Благовещенск»;
- воздушный пункт пропуска «Аэропорт Якутск»;
- грузопассажирский с возможностью пропуска автомобильного и речного транспорта пункт пропуска «Благовещенск – Хэйхэ»;
- грузопассажирский с возможностью пропуска автомобильного и речного транспорта пункт пропуска «Поярково – Сюнькэ»;
- функционирует ЛЭП ВЛ - 220 «Благовещенск – Сириус», как пункт пропуска для таможенного контроля за перемещением электроэнергии;
- функционирует ЛЭП ВЛ - 110 «Благовещенск – Хэйхэ», как пункт пропуска для таможенного контроля за перемещением электроэнергии;
- функционирует ЛЭП ВЛ - 110 «Сиваки – Шипачжань», как пункт пропуска для таможенного контроля за перемещением электроэнергии.

Таким образом, в структуре Благовещенской таможни осуществляют деятельность 5 таможенных постов и 26 функциональных отделов и отделений. Самый крупный - таможенный пост Благовещенский, обеспечивающий выполнение более 80 % задач, возложенных на всю таможню.

В 2016 году взаимодействие Амурской области с иностранными партнерами осуществлялось по следующим направлениям: торгово-экономическое сотрудничество, строительство на территории Амурской области объектов трансграничной транспортной инфраструктуры, сотрудничество в сфере сельского хозяйства, культуры, образования, охраны окружающей среды, медицины, спорта, туризма, организации международных

---

<sup>25</sup> Амурская область. Мировой атлас данных [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://knoema.ru/atlas> - 28.05.2017



грузопассажирских перевозок через пункты пропуска на российско-китайской границе, расположенные на территории Амурской области, и др.

В 2016 году принято 82 иностранные делегации, в том числе:

- 61 делегация из КНР (в 2015 году – 39 делегаций);
- 21 делегация из других стран: Республика Белоруссия (2 делегации), Япония (7), США (2), Республика Корея (2), КНДР (5), Германия (1), Республика Казахстан (1), Израиль (1).

Организован выезд 41 официальной делегации области в зарубежные страны для участия в международных мероприятиях.

В 2016 году организованы и проведены следующие международные мероприятия:

- Амурская международная выставка-форум «АмурЭкспоФорум-2016» в г.Благовещенск и Международная торгово-экономическая ярмарка в г.Хэйхэ (КНР) (август 2016 года);

- VI международный фестиваль «Российско-китайская ярмарка культуры и искусства» (август 2016 года, г.Благовещенск и г.Хэйхэ);

- Восточный экономический форум (сентябрь 2016 года, г.Владивосток);

- Второе Российско-Китайское ЭКСПО (октябрь 2016 года, г.Харбин).

Также представители области принимали участие в заседаниях российско-китайских межправительственных комиссий:

- второе заседание совместной Российско-Китайской рабочей группы по трансграничной транспортной инфраструктуре (апрель 2016 года, г.Ханчжоу, КНР);

- Подкомиссия по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая (август 2016 года, г.Сиань, КНР).

Амурская область в 2016 году осуществляла торгово-экономические связи с 57 странами (рост на 4,0% по сравнению с 2015 годом – 55 стран). Традиционно основным торговым партнером области является КНР, на долю которого приходится в среднем 80% внешнеторгового оборота региона.

Обзор проведен по участникам внешнеэкономической деятельности, зарегистрированным на территории Амурской области. Сведения импорта и экспорта внешней торговли дополнены данными о торговле с государствами-членами Евразийского экономического союза, содержащимися в статистических формах учета перемещения товаров.

Внешнеэкономическую деятельность в 2016 году осуществляли 504 участника ВЭД (без учета данных взаимной торговли с государствами – членами ЕАЭС). Количество участников по сравнению с 2015 годом сократилось на 14,7%. Удельный вес количества участников ВЭД, зарегистрированных на территории Амурской области, составляет 9,1% от общего количества участников, зарегистрированных на территории ДФО.

Показатели динамики объемов внешней торговли представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Динамика объемов внешней торговли Амурской области за 2014-2016 гг.

Показатель	2014 год	2015 год	2016 год	Темп роста, %	
				2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
1	2	3	4	5	6
Внешнеторговый оборот, млн. долл.	948,2	884,5	674,5	93,28	76,26
Экспорт, млн. долл.	446,3	383,4	398,7	85,91	103,99
Импорт, млн. долл.	501,9	501,1	275,8	99,84	55,04
Сальдо торгового баланса, млн. долл.	-55,6	-117,7	122,9	211,69	-104,42
Коэффициент покрытия импорта экспортом, %	88,9	76,5	144,6	86,05	189,02

Внешнеторговый оборот в 2016 году составил 674,5 млн. долларов США, при этом экспорт возрос на 15,4 млн. долларов США (на 4%), а импорт снизился на 225,4 млн. долларов США (в 1,8 раза).

Наибольший объем внешнеторгового оборота Амурской области пришелся на следующие группы стран:

АТЭС – 536,7 млн. долларов США или 79,6% от стоимости внешнеторгового оборота; уменьшение на 24,1% к уровню АППГ;

СНГ – 110,4 млн. долларов США или 16,4%, увеличение на 6%;

ЕАЭС – 108,8 млн. долларов США или 16,1%, увеличение на 4,8%.

Внешнеторговый оборот между странами-контрагентами распределился следующим образом:



Рисунок 6 – Удельный вес стран – контрагентов во внешнеторговом обороте в 2016 году

Крупнейшие страны-контрагенты во внешнеторговом обороте:

Китай – 525,2 млн. долларов США или 77,9% стоимости товарооборота Амурской области. Уменьшение стоимости на 22,0% или на 147,9 млн. долларов США.

Казахстан – 84,2 млн. долларов США или 12,5%. Уменьшение стоимости на 5,8% или на 5,2 млн. долларов США.

Беларусь – 24,4 млн. долларов США или 3,6%. Увеличение стоимости в 1,7 раза или на 10,1 млн. долларов США.

Монголия – 18,6 млн. долларов США или 2,8%. Сокращение стоимости в 1,6 раза или на 10,3 млн. долларов США.

## 2.2 Анализ товарной структуры внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни

Экспорт региона в отчетном периоде составил 398,7 млн. долларов США, что на 4% больше, чем в АППГ.

Товарная структура экспорта по странам в 2016 году представлена на рисунке 7.

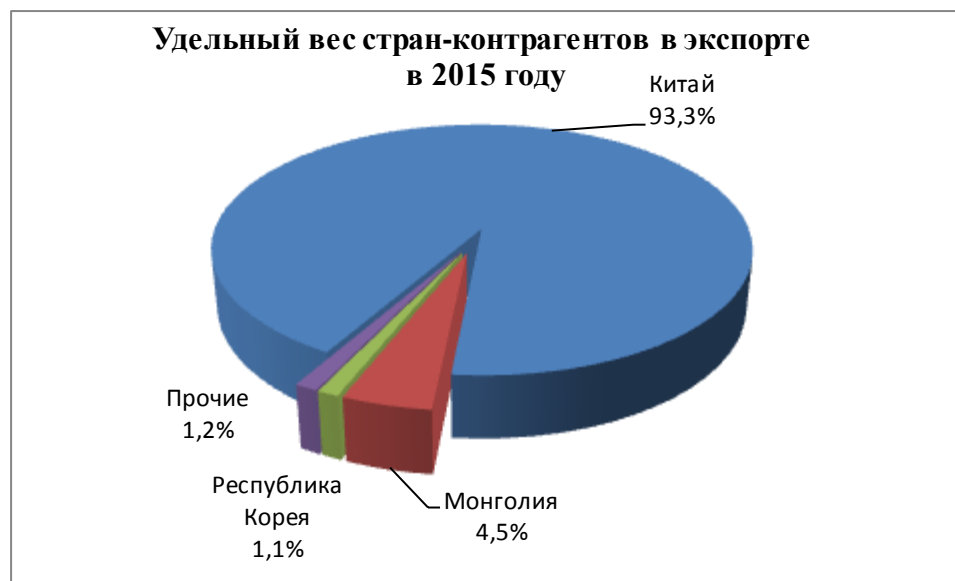


Рисунок 7 – Структура экспорта по странам в 2016 году, в процентах

Основные торговые партнеры Амурской области при экспорте:

- Китай– 371,9 млн. долларов США или 93,3% экспорта. Стоимость возросла на 36,3 млн. долларов США (на 10,8%). Главные статьи экспорта: электроэнергия - 45,6%; соя - 19,4%; руды и концентраты железные - 14,3% от стоимости экспорта;

- Монголия – 17,9 млн. долларов США или 4,5%. Произошло уменьшение экспорта на 10,6 млн. долларов США (в 1,6 раза). Основные статьи экспорта: электроэнергия - 98,4%; пшеница и меслин- 1,3%.

- Республика Корея – 4,3 млн. долларов США или 1,1%. Стоимость снизилась на 0,4 млн. долларов США (на 8%). Главные статьи экспорта: отходы и лом черных металлов - 92,1%; мука из семян, плодов масличных культур - 4,5%; амбра серая, струя бобровая; желчь - 1,8%.

Товарная структура экспорта Амурской области по видам товаров в 2016 году распределилась следующим образом. Показатели представлены на основании данных из приложения А.

Таблица 6 - Товарная структура экспорта

(тыс. долларов США)

Показатель	2014 год	2015 год	2016 год	Структура, %		
				2014 год	2015 год	2016 год
Экспорт - всего	446310	383375	398730	100	100	100
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	13836	9767	93232	3,10	2,55	23,38
Минеральные продукты:	372876	324455	267670	83,55	84,63	67,13
в том числе топливно- энергетические товары	208622	202803	187215	46,74	52,90	46,95
Продукция химической промышленности	526	421	317	0,12	0,11	0,08
Древесина и целлюлозно- бумажные изделия	51166	42455	31480	11,46	11,07	7,90
Металлы и изделия из них	5076	5079	4887	1,14	1,32	1,23
Машины, оборудование и транспортные средства	2485	859	696	0,56	0,22	0,17
Прочие	345	339	448	0,08	0,09	0,11

За анализируемый период наибольший удельный вес в экспорте товаров занимают минеральные продукты, в том числе топливно-энергетические товары. Удельный вес этих товаров в структуре в 2014 году составил 83,55 %, а в 2016 году 67,13 %, так, за анализируемый период наблюдается снижение удельного веса экспорта минеральных продуктов на 16,42 %.

Итак, самая значительная часть экспорта - это минеральные ресурсы, на второе место вышли продовольственные товары, а на третьем - древесина.

В целом экспорт значительно сократился, с точки зрения суммарного веса вывезенных товаров, - с 252,5 тысяч тонн в январе прошлого года до 140 тысяч тонн в январе 2016-го.

Импорт региона в отчетном периоде составил 275,8 млн. долларов США. Структура импорта по странам в 2016 году представлена на рисунке 8.



Рисунок 8 – Структура импорта по странам в 2016 году, в процентах

Основными торговыми партнерами при импорте стали:

- Китай – 153,3 млн. долларов США или 55,6%. Уменьшение импорта на 184,2 млн. долларов США (в 2,2 раза). Основные статьи импорта: бульдозеры, экскаваторы - 11,9%; прокат плоский из углеродистой стали плакированный - 5%; яблоки, груши и айва, свежие - 3,4% от стоимости импорта.

- Казахстан – 83,7 млн. долларов США или 30,3% импорта. Сокращение импорта на 5,6 млн. долларов США (на 6,3%).

- Беларусь – 24,3 млн. долларов США или 8,8% импорта. Увеличение импорта на 10 млн. долларов США (в 1,7 раза). Основные статьи импорта: машины для уборки сельскохозяйственных культур - 40,6%; молоко и сливки, сгущенные - 16,2%; мясо и пищевые субпродукты домашней птицы - 13,3%.

Товарная структура импорта Амурской области распределилась следующим образом, как представлено в таблице 7.

Таблица 7 - Товарная структура импорта

(тыс. долларов США)

Показатель	2014 год	2015 год	2016 год	Структура, %		
				2014 год	2015 год	2016 год
Импорт - всего	501854	501107	275752	100	100	100
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	33683	39623	42469	6,7	7,9	15,4
Минеральные продукты:	3200	5225	1891	0,6	1,0	0,7
в том числе топливно- энергетические товары	2381	3259	1632	0,5	0,7	0,6
Продукция химической промышленности	39041	37005	18399	7,8	7,4	6,7
Древесина и целлюлозно- бумажные изделия	4047	5742	2525	0,8	1,2	0,9
Текстиль, текстильные изделия и обувь	62849	49054	20103	12,5	9,8	7,3
Драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них	27	87184	83391	0,0	17,4	30,2
Металлы и изделия из них	27270	30773	17817	5,4	6,1	6,5
Машины, оборудование и транспортные средства	310566	232439	81605	61,9	46,4	29,6
Прочие	21171	14062	7552	4,3	2,8	2,7

В товарной структуре импорта в 2016 году преобладали машины, оборудование и транспортные средства 29,6% объема поставленных в область товаров (в 2015г. - 46,4%) и драгоценные камни, драгоценные металлы и изделия из них - 30,2% (17,4%).

В 2016 году Благовещенской таможней было зарегистрировано 11196 деклараций на товары (далее – ДТ) по таможенным процедурам и особенностям, учитываемым таможенной статистикой внешней торговли (таблица 9).

По сравнению с 2015 годом (14689) количество ДТ снизилось на 23,8% (по экспорту с 4317 до 3120 или на 27,7%, по импорту с 10372 до 8076 или на 22,1%).

Общий грузопоток в 2016 году составил 2413,6 тыс. тонн и уменьшился на 14,6% по сравнению с аналогичным показателем 2015 года (2106,8 тыс.

тонн).

Таблица 9 - Динамика показателей грузового, транспортного и пассажирского оборота по Благовещенской таможне за 2012-2016 гг.

Наименование показателей	2012 г.	2013г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Изменение 2016 г. к 2012 г.	Темп роста 2016 г. к 2012 г., %
Количество ГДТ, шт.							
Экспорт	2796	2530	3567	4317	3120	324	111,6
Импорт	6665	7720	8553	10372	8076	1411	121,2
Всего	9461	10250	12120	14689	11196	1735	118,3
Грузооборот по ГДТ, тыс. тонн							
Экспорт	823,1	746,6	1129,9	1775,4	2207,6	1384,5	268,2
Импорт	148,0	153,3	229,7	331,4	205,9	57,9	139,1
Всего	971,1	899,9	1359,6	2106,8	2413,6	1442,5	248,5
Пассажирооборот, чел.							
Экспорт	435884	534239	567733	541104	499994	64110	114,7
Импорт	437080	531250	570207	541984	504743	67663	115,5
Всего	872964	1065489	1137940	1083088	1004737	131773	115,1
Транспортный оборот, ед.							
Экспорт	36113	38495	45333	51035	52132	16019	144,4
Импорт	22968	24642	25122	24060	19547	-3421	85,1
Всего	59081	63137	70455	75095	71679	12598	121,3

В 2016 году произошло увеличение количества экспортных грузов. Количество оформленных грузов, поставленных на экспорт, составило 2207,6 тыс. тонн. Количество импортных составило 205,9 тыс. тонн, против 331,4 тыс. тонн в аналогичном периоде 2015 года. Уменьшение данного показателя выразилось в процентном отношении – 37,9%.

Общая стоимость оформленных грузов в первом полугодии 2013 года уменьшилась на 4,2% и составила 151,3 млн. долларов США. Общая стоимость грузовых поставок в первом полугодии 2012 года составляла 157,9 млн. долларов США.



В 2016 году общее количество физических лиц разных категорий (туристы и транспортные служащие), пересекших границу РФ в обоих направлениях уменьшилось на 7,2% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Данный показатель в 2014 году составил 1004737 человек против уровня прошлого года – 1083088 человек.

Количество оформленных граждан КНР, пересекших границу РФ в отчетном периоде, уменьшилось на 3,3% и составило 316181 человек, против 327045 человек в 2015 году.

Общее число оформленных транспортных средств в обоих направлениях в 2016 году составило около 71,7 тыс. единиц. Меньше на 4,5%, чем в 2015 году.

### **2.3 Значение грузовых и таможенно-логистических терминалов в обслуживании внешнеторговых потоков в зоне деятельности Благовещенской таможни**

В Благовещенской таможне имеется два грузовых района - «Ветка» и «Рейд». Участок «Ветка» является основным участком по переработке грузов, контейнеров и НСМ с железнодорожного и автомобильного транспорта на суда и обратно, грузовой причал протяженностью 600 п.м., оборудованный двумя нитками железнодорожных путей с одновременной подачей до 50 вагонов. На протяжении всего участка, находится 8 порталных кранов типа «Альбатрос», грузоподъемностью 10 - 20 тонн, козловой кран КСК, размещающие груз на открытых площадках общей площадью 25 000 м<sup>2</sup>.

Участок «Рейд» специализируется на выгрузке груза при помощи плавучих кранов грузоподъемностью до 16 тонн, столь необходимых для организации погрузо-разгрузочных работ в местах, где существует подход лишь со стороны реки. Приоритетными грузами являются – нерудные строительные материалы, руда, уголь.

Специалисты всех служб порта, используя свой громадный опыт, прилагают все усилия для поиска наилучшего варианта взаимовыгодного сотрудничества, с учетом интересов наших партнеров. Тесное сотрудничество с

агентскими компаниями позволяет торговому порту Благовещенск эффективно осуществлять комплексное обслуживание судов и грузов.

Ниже представлены таможенные посты Благовещенской таможни (см. таблицу 10).

Таблица 10 – Таможенные посты Благовещенской таможни

Наименование поста	Код таможенного органа	Адрес
Благовещенский таможенный пост	10704050	675002, Амурская область, г. Благовещенск, ул. Лазо, 1
Нерюнгринский таможенный пост	10704060	678960, Республика Саха (Якутия), г. Нерюнгри, ул. Южно-Якутская, 10
Поярковский таможенный пост	10704030	676680, Амурская область, с. Поярково, ул. Гарнизонная, 2
Тындинский таможенный пост	10704040	676282, Амурская область, г. Тында, ул. Московских строителей, 6
Якутский таможенный пост	10704070	677009, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, ул. Халтурина 41/1

Благовещенский ТЛТ был официально открыт 30 ноября 2011 года. Инициатором и инвестором проекта стал лесопромышленный холдинг «RFP Group» («Russian forest products group»), в состав которого входят ОАО «Амурское пароходство» и ЗАО «Торговый порт Благовещенск». Вся инфраструктура терминала занимает 23 гектара. На этой площади расположились здание со специально оборудованными залами для таможенного оформления и контроля, теплые склады для временного хранения грузов, современные контейнерные площадки.

Новый таможенно-логистический терминал включает Благовещенский таможенный пост, международный круглогодичный автомобильно-речной грузовой пункт пропуска через государственную границу «Благовещенск - Хэйхэ» и склад временного хранения (СВХ), которые базируются на территории ЗАО «Торговый порт Благовещенск», входящего в группу

компаний «Амурское пароходство» (холдинг «RFP Group»). Инициатором и инвестором строительства ТЛТ выступил холдинг «RFP Group».

На территории СВХ располагаются обустроенные и оборудованные, в соответствии с требованием статьи 107 Таможенного Кодекса РФ, помещения и открытые площадки, предназначенные для временного хранения товаров, находящихся под таможенным контролем, железнодорожные подъездные пути, площадки для стоянки транспортных средств, перевозящих товары, на время, необходимое для завершения процедуры внутреннего таможенного транзита, площадка для досмотра товаров, административные и технологические помещения.

В соответствии с Таможенным кодексом РФ декларированию таможенному органу подлежат товары, имущество и транспортные средства, перемещаемые через границу России, а также товары и транспортные средства, таможенный режим которых изменяется.

Декларирование производится путем заявления по установленной форме (письменной, устной, путем электронной передачи данных) точных сведений о товарах, имуществе и транспортных средствах, об их таможенном режиме и других сведений, необходимых для таможенных целей.

### 3 ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУЗОВЫХ И ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕРМИНАЛОВ В ЗОНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ БЛАГОВЕЩЕНСКОЙ ТАМОЖНИ

#### 3.1 Методика оценки эффективности деятельности грузовых и таможенно-логистических терминалов

С товарами, помещенными под таможенный режим таможенного склада, могут производиться следующие операции по обеспечению их сохранности:

- чистка;
- проветривание;
- сушка (в том числе с созданием притока тепла);
- создание оптимального температурного режима хранения (охлаждение, замораживание, подогрев);
- помещение в защитную упаковку;
- нанесение защитной смазки и консервантов;
- окрашивание для защиты от ржавчины;
- нанесение антикоррозийного покрытия перед транспортировкой.

Как отмечает автор Ноздрачева Е.В., «помимо операций, указанных выше, могут производиться операции по подготовке их к продаже и транспортировке – такие, как дробление товарных партий; формирование отправок; сортировка; упаковка; переупаковка; маркировка; погрузка; выгрузка; перегрузка; простые операции, связанные с доукомплектовкой или приведением в рабочее состояние; перемещение товаров в пределах таможенного склада с целью рационального размещения; размещение товаров на демонстрационных стендах в пределах таможенного склада; тестирование».<sup>26</sup>

По мнению Хлебородова В.С. «операции, проводимые с товарами, не должны изменять характеристик (качеств) этих товаров, связанных с

---

<sup>26</sup> Ноздрачева, Е.В. Удельный показатель работы грузового терминала / Е.В. Ноздрачева // Естественные и технические науки. - 2015. - № 11. - С. 546-548.

изменением их классификации по ТН ВЭД ЕАЭС и на уровне десятого знака цифрового кода. Проведение операций по переработке и ремонту в отношении товаров, помещенных под таможенный режим таможенного склада, не допускается. Допускается перемещение товаров, помещенных под таможенный режим таможенного склада, с одного таможенного склада на другой таможенный склад без изменения таможенного режима. Перемещение товаров может производиться до истечения сроков нахождения товаров под таможенным режимом таможенного склада и с учетом срока действия лицензии на учреждение таможенного склада».<sup>27</sup>

Владелец склада или лицо, поместившее товары на хранение и их представители по письменному заявлению и с письменного разрешения таможенного органа могут производить с товарами, помещенными под таможенный режим таможенного склада, операции, связанные с осмотром, измерением и взвешиванием товаров, а также отбирать пробы и образцы товаров в целях сертификации, в порядке, установленном согласно настоящему пункту.<sup>28</sup>

Пробы и образцы товаров берутся в присутствии сотрудника таможенного органа в минимальных количествах, обеспечивающих возможность исследования этих проб и образцов товаров.

Основными целями создания терминалов являются:

- организация доставки грузов, в первую очередь мелкопартионных, по терминальной технологии с выполнением комплекса транспортно-экспедиционных услуг;
- повышение качества обслуживания клиентуры и сокращение сроков доставки грузов;
- снижение потерь груза при транспортировке;

---

<sup>27</sup> Хлебородов, В.С. Анализ эффективности существующих систем организации контейнерных терминалов при использовании различного грузового оборудования / В.С. Хлебородов, С.Н. Корнилов // Современные проблемы транспортного комплекса России. - 2014. - № 2. - С. 238-251.

<sup>28</sup> Арефьев, И.Б. Оценка и прогнозирование состояния распределенного грузового терминала / И.Б. Арефьев // Автотранспортное предприятие. - 2014. - № 12. - С. 46-48.

- повышение эффективности использования подвижного состава;
- оказание сервисных услуг.

Терминалы для международных перевозок могут создаваться предприятиями, организациями, имеющими статус юридического лица, в городах, в пунктах перехода границы и в других местах, одобренных таможенными органами.

Основными критериями при выборе оптимального грузового терминала являются:

- качество транспортного обслуживания;
- регулярность доставки грузов;
- тариф на транспортные услуги;
- сохранность перевозимого груза и др.

В трудах, приуроченных к программному расчету кое-каких характеристик грузового терминала говорится, что «качество работы терминалов и качество транспортного сервиса грузовладельцев находится в зависимости от производительной силы или же перерабатывающей возможности отдельных звеньев логистической транспортной цепи терминала в целом. Производительной мощностью системы именуется дееспособность производить конкретное численность продукции (работ, услуг) при данном уровне свойства в единицу времени (год, квартал, луна, день и др.) и сбережение системой качества размеренно воспроизводить и развиваться. Ожидается, собственно что создание вещественных благ и предложений исполняется ритмично. Беря во внимание функции и структуру грузового ансамбля, в качестве производительной силы рассматривается суммарная перерабатывающая дееспособность совокупы логистических транспортных цепей, входящих в состав комплекса.

Таким образом, качество работы грузовых терминалов характеризуется производительностью и производственной основных фондов, временем простоя транспортных средств и грузов, а также рациональным использованием ресурсов. Качество транспортного обслуживания, предоставляемого

грузовладельцам, в свою очередь, характеризуется достаточной перерабатывающей способностью всех элементов грузового терминала; регулярностью выполнения услуг, которая обеспечивает реализацию принципа «доставка точно в срок»; приемлемым (сбалансированным) уровнем тарифа обеспечением сохранности перевозимого груза.

### **3.2 Результаты оценки эффективности деятельности грузовых и таможенно-логистических терминалов в зоне деятельности Благовещенской таможни**

Произведем оценку и выбор грузового терминала на примере терминалов Благовещенского грузового терминала, грузового терминала «Аэропорт «Игнатьево» и Поярковского грузового терминала.

Общие и технические характеристики грузовых терминалов и распределительных центров представлены в приложении А.

Оценка и выбор терминала.

Перечень обрабатываемых грузов. Принимается принцип оценивая по эталонному предприятию. Терминал с наибольшим перечнем обрабатываемых грузов оценивается в 10 баллов. Оценки остальных терминалов определяются по формуле:

$$O_{ог} = 10 * \frac{A_o}{A_{эм}}, \quad (1)$$

где  $A_o$  - перечень обрабатываемых грузов на рассматриваемом терминале, ед.

$A_{эм}$  - перечень обрабатываемых грузов на эталонном терминале, ед.

Итоговая оценка терминалов представлена ниже (см. таблицу 11).

Таблица 11 – Итоговая оценка терминалов

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
Оценка	10	2,1	5,1	5,3	3,2	1,1	4,7	1,1	1,1

Ниже представлена оценка технического оснащения терминала (см. таблицу 12).

Таблица 12 – Оценка технического оснащение терминала

Терминал	Площадь крытого отапливаемого склада	Площадь крытого неотапливаемого склада	Перечень разнообразной спецтехники	Перечень объектов, составляющих техническую оснащенность терминала (без учета спецтехники)
Благовещенский грузовой терминал	20	0	0	10
Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»	4,5	10	0	10
Поярковский терминал	0	11,5	8	2
Тындинский грузовой терминал	0	0	0	1
Нерюнгринский грузовой терминал	0	0	1	2
Якутский грузовой терминал	0	20	3	3
Благовещенский нефтяной терминал	0	174	1	5
Контейнерный терминал (Благовещенский)	0	0	5	3
Рефрижераторный терминал (Благовещенский)	4,6	0	0	1
Терминал - эталон	20	174	8	10



Ниже представлена стандартизация показателей относительно эталонного терминала (см. таблицу 13).

Таблица 13 - Стандартизация показателей относительно эталонного терминала

Терминал	Площадь крытого отапливаемого склада	Площадь крытого неотапливаемого склада	Перечень разнообразной спецтехники	Перечень объектов, составляющих техническую оснащенность терминала (без учета спецтехники)
1	2	3	4	5
Благовещенский грузовой терминал	0,23	0,00	0,00	1,00
Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»	1,00	0,06	0,00	1,00
Поярковский терминал	0,00	0,07	1,00	0,20
Тындинский грузовой терминал	0,00	0,00	0,00	0,10
Нерюнгринский грузовой терминал	0,00	0,00	0,13	0,20
Якутский грузовой терминал	0,00	0,11	0,38	0,30
Благовещенский нефтяной терминал	0,00	1,00	0,13	0,50
Контейнерный терминал (Благовещенский)	0,00	0,00	0,63	0,30
Рефрижераторный терминал (Благовещенский)	0,23	0,00	0,00	0,10
Терминал - эталон	1,00	1,00	1,00	1,00

Для каждого анализируемого терминала определяется значение его рейтинговой оценки по формуле:

$$R_i = \sqrt{\sum (1 - x_{ij})^2}, \quad (2)$$

где  $x_{ij}$  - стандартизированные показатели j-ого терминала.

Итоговая оценка терминалов представлена ниже (см. таблицу 14).

Таблица 14 – Итоговая оценка терминалов

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
Рейтинг	1,61	1,37	1,58	1,95	1,85	1,63	1,42	1,62	1,84

Определяется балльная оценка. Наивысший рейтинг имеет предприятие с минимальным значением сравнительной оценки. Затем производится перевод в десятибалльную систему оценки по формуле:

$$O_{cn1} = 10 - \frac{10(R_i - R_1)}{(R_n - R_1)}, \quad (3)$$

где  $R_i$  - рейтинговая оценка рассматриваемого терминала;

$R_1$  - рейтинговая оценка терминала с наименьшим рейтинговым показателем;

$R_n$  - рейтинговая оценка терминала с наибольшим рейтинговым показателем.

Итоговая оценка терминалов представлена ниже (см. таблицу 15).

Таблица 15 – Итоговая оценка терминалов

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
Оценка	5,87	10,00	6,35	0,00	1,84	5,53	9,21	5,71	1,86

Перечень предоставляемых услуг. Принимается принцип оценивая по эталонному предприятию. Терминал с наибольшим перечнем услуг оценивается в 10 баллов. Оценки остальных терминалов определяются по формуле:

$$O_{ny} = 10 * \frac{Y_o}{Y_{эм}}, \quad (4)$$

где  $Y_o$  - перечень предоставляемых услуг на рассматриваемом терминале, ед.;

$Y_{эм}$  - перечень предоставляемых услуг на эталонном терминале, ед.;

Каждая услуга, предоставляемая бесплатно, оценивается в 5 баллов дополнительно.

Итоговая оценка терминалов представлена ниже (см. таблицу 16).

Таблица 16 – Итоговая оценка терминалов

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
Оценка	15	5	6,7	1,7	1,7	0,8	0	0	0

За предоставление информации о местонахождении груза в реальном режиме времени и схемы терминала оценивается в 10 баллов за каждый пункт.

Итоговая оценка терминалов представлена ниже (см. таблицу 16).

Таблица 17 – Итоговая оценка терминалов

Терминал	Терминал аговещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатъево»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринск ий грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенс кий нефтяной терминал	Контейнерны й терминал (Благовещенс кий)	Рефрижерато рный терминал (Благовещенс кий)
Оценка	20	10	0	0	0	0	0	0	0

Оценка наличия видов связи (дается по наличию средств коммуникаций и ее количеству) (см. таблицу 18).

Таблица 18 – Оценка наличия видов связи

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатъево»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторны й терминал (Благовещенский)
Оценка	4	4	3	3	3	3	2	3	3

Оценка месторасположения терминала производится экспертным путем (см. таблицу 19).

Таблица 19 – Оценка месторасположения терминала

Терминал	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатъево»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
Оценка	10	7	9	8	8	8	7	6	6

Выбор оптимального терминала осуществляется на основе интегральной конкурсной оценки *i*-ого терминала с учетом веса *j*-ого показателя.

Таблица 20 – Интегральная конкурсная оценка

Показатель	Вес показателя	Благовещенский грузовой терминал	Грузовой терминал «Аэропорт «Игarka»»	Поярковский грузовой терминал	Тындинский грузовой терминал	Нерюнгринский грузовой терминал	Якутский грузовой терминал	Благовещенский нефтяной терминал	Контейнерный терминал (Благовещенский)	Рефрижераторный терминал (Благовещенский)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Обрабатываемые грузы	2,5	25	2,75	2,75	8,25	5,5	2,75	16,75	2,75	2,75
Техническое оснащение терминала	3	17,61	30	19,05	0	5,52	16,59	27,63	17,13	5,58
Предоставляемые услуги	2	30	10	13,4	3,4	3,4	1,6	0	0	0
Предоставление информации о грузе и схемы терминала	0,8	16	8	0	0	0	0	0	0	0
Виды связи	0,2	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	0,6	0,6
Месторасположение терминала	1,5	15	10,5	13,5	12	12	12	10,5	9	9
Итого		104,41	8,5	89,41	51,55	35,8	12,25	15,02	21,54	44,78
Максимальная оценка		104,41								

Из рассмотренных грузовых терминалов, наивысшая оценка принадлежит Благовещенскому грузовому терминалу, т.к. в основном именно этот грузовой комплекс получил высокие баллы по показателям с большим удельным весом.

Терминал «Благовещенский» является оптимальным выбором, если груз не требует особых условий хранения, перемещения, обработки и т.д.

Необходимо учитывать физические и химические свойства любого груза, а вследствие этого, условия выбора и, соответственно, сам выбор грузового терминала может меняться в зависимости от технического оснащения последнего.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Начав с изучения деятельности Благовещенской таможни в целом, и всех ее структурных подразделений был проведен более глубокий анализ работы ОТП. Изучив Положение об отделе, должностные инструкции, приказы и положения ГТК РФ, регулирующие его деятельность можно выделить, что отдел является одним из важнейших в организационной структуре Благовещенской таможни.

Был проведен анализ внешнеэкономической деятельности Амурской области за последние 3 года по основным критериям (экспорт, импорт, внешнеторговый оборот, контрагенты). В целом анализ показал, что основными товарами в структуре экспорта Амурской области являются сырьевые товары, а не готовая продукция, что в свою очередь указывает на не развитость производства готовой продукции в регионе. В дальнейшем такая ситуация может привести к полной зависимости региона от импортных товаров. Первое место в структуре импорта Амурской области за период с 2009 по 2011 гг. занимает Китай. Что обусловлено географическим положением области и наличием речной границы с КНР.

Таможенно-логистический терминал представляет собой взаимосвязанный комплекс сооружений и зданий, а также территории, на которой оказываются все услуги по таможенному декларированию товаров и транспортных средств и их транспортировке по территории Таможенного союза. Подобные терминалы для удобства располагаются в непосредственной близости от пунктов пропуска через таможенную границу Таможенного союза. Формирование таможенно-логистических терминалов (далее – ТЛТ) играет большую роль для масштабного и качественного развития таможенно-логистической инфраструктуры в целом, ускорения процесса таможенного декларирования товаров и транспортных средств и их фактического пропуска через границу Таможенного союза. Их главной задачей является обеспечение рационального и оптимального движения товаров с использованием различных видов транспорта при минимуме издержек. Приоритетные мероприятия

организации таможенного оформления и таможенного контроля в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации вплоть до 2020 года, определяет одноименная Концепция.

При формировании ТЛТ идет учет множества различных принципов, среди которых можно выделить рациональную пространственную концентрацию ТЛТ, «в пределах неразрывной по периметру территории в регионе деятельности таможенного поста и в непосредственной близости от федеральных автомобильных и железнодорожных дорог», как сказано в Концепции. Еще один принцип – комплексность размещения объектов ТЛТ, подразумевающий необходимость оборудования приграничных территорий терминалами и содействие инфраструктурному и экономическому развитию приграничных субъектов на основе тесного сотрудничества с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, пограничными войсками. Естественно, что при размещении и функционировании ТЛТ встречаются некоторые проблемы. В целом, их можно разделить на две группы: коммерческие, связанные с осуществлением услуг по транспортировке и хранению товаров, и таможенные, связанные с совершением таможенных операций по выпуску товаров и осуществлением таможенного контроля. Основные коммерческие проблемы – это недостаточная развитость дорожной инфраструктуры на ряде участков, плохое качество дорожных покрытий может значительно замедлять перемещение грузового транспорта, осуществляющего внутренние и международные перевозки товаров. Также наблюдается неравномерность инфраструктурного развития между центральными и приграничными субъектами страны, чрезмерная транспортная нагрузка на крупные города.

Относительно таможенных проблем, существует необходимость четкой информационной политики со стороны ФТС России в вопросе переноса таможенного оформления товаров в места приближенные к государственной границе для поэтапного развития конкретных пунктов пропуска. К числу

проблем также можно отнести то, что источником информации, необходимой для принятия оперативных управленческих решений о материальных потоках внешнеэкономической деятельности, является огромное число не связанных друг с другом субъектов транспортной логистики – экспортеров и импортеров, экспедиторов, перевозчиков, предприятий обеспечивающего комплекса, таможенных и логистических посредников, страховых компаний. В связи с этим, несвоевременное и непрогнозируемое получение достоверной и полной информации от участников внешнеэкономической деятельности приводит к снижению качества транспортно-логистических услуг, дублированию обеспечивающих функций, увеличению объема бумажной документации и сроков принятия решений.

Основной проблемой при функционировании таможенно-логистических комплексов является отсутствие в приграничных субъектах Российской Федерации квалифицированных специалистов. Привлечение в приграничные субъекты страны квалифицированных кадров, а также их подготовка и переподготовка сопряжены с необходимостью решения комплекса вопросов социального обеспечения. Одним из главных вопросов дальнейшего совершенствования ТЛТ и решения текущих проблем, согласно вышеупомянутой концепции, является регулярное обеспечение современными информационными технологиями и базами данных. Сюда относится использование новых информационно-технических средств и модернизация уже имеющихся, а также усовершенствование автоматических программных систем по таможенному декларированию и осуществлению таможенного контроля. Развитие информационной инфраструктуры поможет повысить показатели эффективности функционирования таможенных органов, создать систему комплексного учета и анализа участников внешнеторговой деятельности, а также снизить субъективное влияние при принятии решений должностными лицами таможенных органов.

С целью оперативного разрешения всех возникающих проблем и разработки новых путей развития также регулярно проводятся встречи



участников внешнеэкономической деятельности с представителями ТЛТ и перевозчиков. Также это поможет снизить риск нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства РФ о таможенном деле, уменьшить криминальную обстановку в пунктах пропуска через таможенную границу Таможенного союза, сократить контрабанду, поскольку более широкое распространение точек таможенного досмотра позволит заметно усилить контроль над импортом и экспортом товаров и транспортных средств.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Абакаров, Р.Г. Роль таможенно-логистических терминалов в ускорении перемещения товаров / Р.Г. Абакаров // Неделя науки. - 2015. - № 5. - С. 312-313.
- 2 Алаев, М.М. Типизация схем транспортно-грузовых терминалов / М.М. Алаев, Е.В. Стуров // Мир транспорта. - 2015. - № 5. - С. 68-71.
- 3 Алимова, С.Г. Пути внедрения эффективной системы логистики международных перевозок грузов / С.Г. Алимова // Интернаука. - 2017. - № 3. - С. 5-7.
- 4 Аникин, Б.А. Логистика / Б.А. Аникин. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 368 с.
- 5 Арефьев, И.Б. Оценка и прогнозирование состояния распределенного грузового терминала / И.Б. Арефьев // Автотранспортное предприятие. - 2014. - № 12. - С. 46-48.
- 6 Афонин, П.Н. Повышение качества таможенных услуг на таможенно-логистических терминалах / П.Н. Афонин, Е.Н. Денисова // Российское предпринимательство. - 2014. - № 8. - С. 138-144.
- 7 Беспалов, Р.С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р.С. Беспалов. - М.: Вершина, 2014. – 210 с.
- 8 Веремеенко, Е.Г. Повышение эффективности взаимодействия автомобильного транспорта и грузового терминала / Е.Г. Веремеенко // Научное обозрение. - 2014. - № 11. - С. 931-933.
- 9 Власов, А.В. Логистика во внешнеэкономической деятельности / А.В. Власов, А.А. Галушкин. – М.: Проспект. - 2016. – 265 с.
- 10 Волгин, В.В. Логистика приемки и отгрузки товаров / В.В. Волгин. - М.: Дашков и К°, 2014. – 216 с.
- 11 Волгин, В.В. Склад / В.В. Волгин. - М.: Дашков и К°, 2016. – 341 с.
- 12 Григоренко, В.М. Логистика складирования / В.М. Григоренко. – М.: Колос, 2013. – 420 с.

13 Дмитриева, О.А. Модель деятельности таможенно-логистических терминалов при предоставлении таможенных услуг / О.А. Дмитриева // Государственный университет управления. - 2013. - № 6. - С. 33-36.

14 Зайцев, Е.И. Информационные системы и технологии в логистике / Е.И. Зайцев. – М.: Проспект, 2015. – 474 с.

15 Кириченко, А.В. Анализ моделей терминальной перевозки грузов в транспортной логистике / А.В. Кириченко // Логистика. - 2015. - № 8. - С. 183-187.

16 Киркин, А.П. Оптимизация хранения грузов с использованием логистики / А.П. Киркин, В.И. Киркина // Наука. - 2014. - № 29. - С. 215-222.

17 Ключев, К.А. Применение принципов логистики / К.А. Ключев // Актуальные проблемы науки и техники глазами молодых ученых. - 2016. - № 9. - С. 768-772.

18 Контейнерные перевозки России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.bglogist.com/2012/03/24/konteynernie\\_perevozki\\_russia/](http://www.bglogist.com/2012/03/24/konteynernie_perevozki_russia/) (дата обращения: 2.05.2017).

19 Коровяковская, Ю.В. Грузовой терминал как элемент транспортно-логистической системы / Ю.В. Коровяковская // Неделя науки. - 2015. - № 9. - С. 122-125.

20 Коротаева, Н. Экономические аспекты организации таможенных операций / Н. Коротаева // Логистика. - 2013. - № 12. - С. 45-47.

21 Костоглодов, Д.Д. Распределительная логистика / Д.Д. Костоглодов. - М.: Эксперт, 2015. - 127 с.

22 Лашкевич, А.А. Структуризация методов и модели теории логистики в цепях поставок экспресс-грузов / А.А. Лашкевич // Экономика. - 2015. - № 1. - С. 355-357.

23 Леншин, И.А. Логистика / И.А. Леншин. - М.: Машиностроение, 2015. – 209 с.

24 Луцан, М.В. Методы и средства обработки очередей контейнеров на автоматизированном грузовом терминале / М.В. Луцан, Е.В. Нужнов //

Технические науки. - 2013. - № 7. - С. 179-184.

25 Маликов, О.Б. Грузовые терминалы в системе организации поездопотоков / О.Б. Маликов // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 9. - С. 74-77.

26 Маликов, О.Б. Обоснование технических решений по грузовым терминалам / О.Б. Маликов, Ю.В. Коровяковская. – М.: Колос, 2013. – 395 с.

27 Маликов, О.Б. Склады и грузовые терминалы / Маликов О.Б. – М.: Проспект, 2015. – 239 с.

28 Манжосов, Г.П. Современный склад. Организация и технология / Г.П. Манжосов. - М.: КИА центр, 2013. – 398 с.

29 Мацкевич, В.В. Таможенный аспект логистики внешнеторговых грузов / В.В. Мацкевич // Белорусский экономический журнал. - 2015. - № 2. - С. 84-91.

30 Мельникова, Т.Е. Развитие системы перевозок грузов, перспектива направления транспортной логистики / Т.Е. Мельникова, Е.В. Буленина // Международный научно-исследовательский журнал. - 2015. - № 6. - С. 51-53.

31 Мочалин, С.М. Применение принципов логистики в организации складирования грузов / С.М. Мочалин, К.Б. Белозерова // Мир транспорта и технологических машин. - 2014. - № 1. - С. 55-58.

32 Ноздрачева, Е.В. Удельный показатель работы грузового терминала / Е.В. Ноздрачева // Естественные и технические науки. - 2015. - № 11. - С. 546-548.

33 О совершении таможенных операций в отношении товаров, перевозимых в контейнерах, прибывающих на территорию РФ морским транспортом и перевозимых по территории РФ железнодорожным транспортом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customsonline.ru/1168-osovershenii-tamozhennykh-operacij-v-otnoshenii-tovarov-perevozimyx-vkontejnerax-pribyvayushhix-na-territoriyu-rossijskoj-federacii-morskimtransportom-i-perevozimyx-po-territorii-rossijskoj.html>. – 02.05.2017.

34 Орлов, В.Б. Один подход к математическому моделированию работы грузового терминала таможни / В.Б. Орлов, В.А. Петрова // Казанская наука. - 2015. - № 1. - С. 11-13.

35 Петрова, А.М. Транспортная логистика: организация перевозки грузов / А.М. Петрова, Ю.Н. Царегородцев, А.М. Афонин. – М.: Колос, 2014. – 367 с.

36 Петрова, В.А. Постановка задачи оптимизации складской логистики грузового терминала таможни / В.А. Петрова, Г.И. Пупышева // Устойчивость и процессы управления. - 2015. - № 6. - С. 449-450.

37 Покровская, О.Д. Программный комплекс расчета некоторых параметров грузового терминала / О.Д. Покровская, А.А. Смирнов. - Национальная Ассоциация Ученых. - 2016. - № 10. - С. 29-32.

38 Покровская, О.Д. Техническое решение грузового терминала / О.Д. Покровская // Политранспортные системы. - 2015. - № 8. - С. 381-384.

39 Публикации о таможне и транспортной логистике. Авторские материалы А. Пучкова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.puchkov.net/publications/lawcomments/zapret-port.html>. – 1.05.2017.

40 Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.tsmi.ru/show\\_ord.php?razd=wto&ord=1&p=3](http://www.tsmi.ru/show_ord.php?razd=wto&ord=1&p=3). – 1.05.2017.

41 Родников, А. Н. Логистика / А.Н. Родников. - М.: Экономика, 2014. – 249 с.

42 Рожкова, Ю.В. Создание таможенно-логистических терминалов / Ю.В. Рожкова, Н.Н. Пишак // Известия Оренбургского государственного аграрного университета. - 2015. - № 36. - С. 179-182.

43 Рублинецкий, В.И. Логистика / В.И. Рублинецкий. – М.: Колос, 2014 – 71 с.

44 Саматов, Р.Г. Важность грузовых терминалов в повышении уровня перевозок грузов / Р.Г. Саматов // Наука и современность. - 2016. - № 17. - С. 265-267.

45 Самуйлов, В.М. Грузовой терминал как основной элемент в организации терминальной сети региона / В.М. Самуйлов, О.Д. Покровская // Проблемы организации и управления на транспорте сборник научных трудов. - 2014. - № 7. - С. 53-59.

46 Советбеков, Б.С. Перспективы развития международных транспортных коридоров, логистики и мультимодальных перевозок грузов / Б.С. Советбеков // Наука, новые технологии и инновации. - 2013. - № 6. - С. 37-41.

47 Стафеева, Н.П. Логистические аспекты организации осуществления таможенных операций с использованием таможенно-логистических терминалов / Н.П. Стафеева, П.Н. Афонин // Таможенные чтения. - 2014. - С. 97-103.

48 Сычѳв, А.Е. Повышение эффективности перевозок грузов в международном сообщении на основе принципов логистики / А.Е. Сычев. – М.: Проспект, 2015. – 421 с.

49 Трофимов, В.И. Система таможенного контроля международных грузовых перевозок / В.И. Трофимов, Трофимов Е.В. // Неделя науки. – 2014. - № 3. - С. 54-56.

50 Фѳдоров, В.А. Анализ превосходств и недостатков традиционного способа обработки и хранения грузов / В.А. Фѳдоров // Символ науки. - 2016. - № 11. - С. 215-217.

51 Хлебородов, В.С. Анализ эффективности существующих систем организации контейнерных терминалов при использовании различного грузового оборудования / В.С. Хлебородов, С.Н. Корнилов // Современные проблемы транспортного комплекса России. - 2014. - № 2. - С. 238-251.

52 Шарипов, М.М. Проблемы повышения качества услуг в логистических таможенных терминалах / М.М. Шарипов, М.Б. Алиев / Серия социально-экономических и общественных наук. - 2015. - № 2. - С. 74-78.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Характеристика грузовых таможенных терминалов Благовещенской таможни

Наименование терминала	<i><u>Благовещенский грузовой терминал</u></i>	<i><u>Грузовой терминал «Аэропорт «Игнатьево»</u></i>	<i><u>Поярковский грузовой терминал</u></i>
1	2	3	4
<b>Место расположения</b>	675000, г. Благовещенски, ул. Лазо, д. 2 Речной причал. Примыкание к железнодорожной станции, выезд на основные автомобильные и железнодорожные мосты через Зею	Аэропорт Игнатьево. Выезд на автомобильную трассу до г. Благовещенск	Поярковский причал, расположенные со стороны с. Поярково. Примыкание к железнодорожной станции с. Поярково. Выезд на автомобильную трассу
<b>Обрабатываемые грузы</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ строительные и отделочные материалы</li> <li>▪ пиломатериалы, включая длинномерные, и фанера;</li> <li>▪ цветные металлы;</li> <li>▪ бумага;</li> <li>▪ продукция химической промышленности;</li> <li>▪ продукция пищевой промышленности;</li> <li>▪ продукция машиностроительной промышленности;</li> <li>▪ товары народного потребления;</li> <li>▪ компоненты для сборочных производств</li> <li>▪ обработка акцизных материалов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ строительные и отделочные материалы</li> <li>▪ пиломатериалы, включая длинномерные, и фанера;</li> <li>▪ бумага;</li> <li>▪ продукция пищевой промышленности;</li> <li>▪ товары народного потребления;</li> <li>▪ компоненты для сборочных производств</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ строительные и отделочные материалы</li> <li>▪ пиломатериалы, включая длинномерные, и фанера;</li> <li>▪ цветные металлы;</li> <li>▪ бумага;</li> <li>▪ продукция химической промышленности;</li> <li>▪ продукция пищевой промышленности;</li> <li>▪ продукция машиностроительной промышленности;</li> <li>▪ товары народного потребления;</li> <li>▪ компоненты для сборочных производств</li> <li>▪ контейнеры</li> </ul>
<b>Технические характеристики терминала</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Крытый отопляемый склад класса А</li> <li>площадь - 4,5 тыс. кв. м</li> <li>высота - 9,4 м</li> <li>вместимость - 6900 паллетомест</li> <li>▪ крытая железнодорожная рампа на 6 вагонов</li> <li>▪ 15 ворот для погрузки большегрузных и малотоннажных автомобилей</li> <li>▪ Контейнерная площадка</li> <li>ёмкость единовременного хранения - 1500 TEU</li> <li>▪ площадка обработки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ёмкость единовременного хранения - 2000 TEU</li> <li>▪ суммарная площадь комплекса - 16 га</li> <li>▪ два склада общей площадью 30 тыс. кв. м: склад класса «А» - 20 тыс. кв. м; неотапливаемый склад - 10 тыс. кв. м</li> <li>▪ контейнерная площадка - 4 га</li> <li>▪ административный корпус - 2,1 тыс. кв. м</li> <li>▪ автомобильная площадка внутри комплекса на 5 трейлеров</li> <li>▪ автомобильная</li> </ul>	Открытые складские площадки позволяют вместить до 11 тысяч 20-футовых контейнеров. Общая площадь крытых складов составляет 11,5 тыс. кв. м.

## Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

1	2	3	4
	<p>рефконтейнеров и порожних контейнеров - 600 TEU</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ площадка обработки контейнеров с экспортом - 350 TEU</li> <li>▪ площадка обработки контейнеров с импортом - 550 TEU</li> <li>▪ административный корпус - 1 964 кв. м</li> <li>▪ депо для ремонта перегрузочного оборудования и контейнеров - 270 кв. м</li> <li>▪ подъездные железнодорожные пути общей длиной 1 240 м</li> <li>три внутренних железнодорожных пути общей длиной 0,8 км</li> </ul>	<p>площадка перед комплексом на 18 трейлеров</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ обширная стоянка для легковых автомобилей.</li> </ul>	
<b>Транспортное оснащение (наличие спецтехники)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ контейнерные перегружатели грузоподъемностью до 35 тонн</li> <li>▪ автоконтейнеровозы,</li> <li>▪ специальное оборудование для растарки и затарки контейнеров;</li> <li>▪ 6 STS Post-Panamax кранов (Konecranes) грузоподъемностью до 50 тонн</li> <li>▪ -3 RMG крана (Baltkran) грузоподъемностью до 45 тонн</li> <li>▪ 2 RTG крана (Kalmar) грузоподъемностью до 40 тонн</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ контейнерные перегружатели грузоподъемностью до 35 тонн</li> <li>▪ автоконтейнеровозы,</li> <li>▪ специальное оборудование для растарки и затарки контейнеров;</li> <li>▪ 6 STS Post-Panamax кранов (Konecranes) грузоподъемностью до 50 тонн</li> <li>▪ 1 мобильный кран Liebherr LHM400 грузоподъемностью до 104 тонн</li> <li>▪ парк ричстакеров, штабелеров, портовых тягачей.</li> </ul>
<b>Список услуг</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ доставка «от двери до двери»,</li> <li>▪ организация интермодальных и мультимодальных перевозок,</li> <li>▪ таможенное оформление,</li> <li>▪ прием, переработка и отправка экспортных, импортных и транзитных грузов автотранспортом и по железной дороге в вагонах и контейнерах,</li> <li>▪ прием, хранение и отправка грузов в рефрижераторных контейнерах;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ приём, переработка и отправка грузов автомобильным транспортом, в контейнерах;</li> <li>▪ обработка и хранение груженых и порожних контейнеров</li> <li>▪ складские услуги таможенное оформление,</li> <li>▪ услуги склада временного хранения</li> <li>▪ транспортно-экспедиционные услуги</li> <li>▪ мультимодальные перевозки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ прием, переработка и отправка экспортных, импортных и транзитных грузов автотранспортом и по железной дороге в вагонах и контейнерах,</li> <li>▪ прием, хранение и отправка грузов в рефрижераторных контейнерах;</li> <li>▪ накопление судовых партий для отправки речным транспортом;</li> <li>▪ формирование грузовых партий на складе,</li> <li>▪ прием на хранение порожних контейнеров</li> </ul>



Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

1	2	3	4
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ накопление судовых партий для отправки речным транспортом;</li> <li>▪ формирование грузовых партий на складе,</li> <li>▪ прием на хранение порожних контейнеров морских линий,</li> <li>▪ отправка порожних контейнеров маршрутными поездами под загрузку грузоотправителям,</li> <li>▪ услуги склада временного хранения,</li> <li>▪ таможенные услуги.</li> </ul> <p>консультирование по таможенным вопросам и оказание помощи в решении вопросов по таможенному оформлению</p>		<p>морских линий,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ отправка порожних контейнеров маршрутными поездами под загрузку грузоотправителям,</li> <li>▪ услуги склада временного хранения,</li> <li>▪ таможенные услуги.</li> </ul> <p>консультирование по таможенным вопросам и оказание помощи в решении вопросов по таможенному оформлению</p>
<b>Бесплатные услуги</b>	страхование товаров, принимаемых на ответственное хранение	-	страхование товаров, принимаемых на ответственное хранение
<b>Предоставление информации о местонахождении груза</b>	on-line информация о нахождении контейнерного груза;	on-line информация о нахождении контейнерного груза;	on-line информация о нахождении контейнерного груза;
<b>Место расположения</b>	С. Тында Примыкание к железнодорожной станции БАМ.	Нерюнгри. Примыкание к железнодорожной станции Нерюнгри, выезд на автомобильную трасс	Г. Якутск. Примыкание к железнодорожной станции
<b>Обрабатываемые грузы</b>	пиломатериалы, круглый лес, продукция целлюлозно-бумажной промышленности	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ строительные и отделочные материалы</li> <li>▪ пиломатериалы, включая длинномерные, и фанера;</li> <li>▪ цветные металлы;</li> <li>▪ бумага;</li> <li>▪ продукция химической промышленности;</li> <li>▪ продукция пищевой промышленности;</li> <li>▪ продукция машиностроительной промышленности;</li> <li>▪ товары народного потребления;</li> <li>▪ компоненты для сборочных производств</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ строительные и отделочные материалы</li> <li>▪ пиломатериалы, включая длинномерные, и фанера;</li> <li>▪ цветные металлы;</li> <li>▪ бумага;</li> <li>▪ продукция химической промышленности;</li> <li>▪ продукция пищевой промышленности;</li> <li>▪ продукция машиностроительной промышленности;</li> <li>▪ товары народного потребления;</li> <li>▪ компоненты для сборочных производств</li> </ul>
<b>Технические характеристики терминала</b>	открытые склады общей площадью 40,5 тыс.кв.м	Складские мощности терминала составляют 68,3 тыс.кв.м открытых складов для металлопроката и 11,7 тыс.кв.м крытых складов для хранения	крытые механизированные склады (2 единицы) общей вместимостью более 300 тыс. т, площадью – более 20 тыс.

**Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А**

1	2	3	4
		холоднокатаного металла.	м2 каждый для различных видов грузов;
<b>Транспортное оснащение (наличие спецтехники)</b>	Железнодорожный грузовой фронт с двумя станциями разгрузки вагонов и железнодорожными грузовыми путями, на одной из которых могут одновременно разгружаться 6 вагонов, а на другой – 4 вагона;	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ автоконтейнеровозы,</li> <li>▪ краны (Konecranes) грузоподъемностью до 50 тонн</li> <li>▪ 1 мобильный кран Liebherr LHM400 грузоподъемностью до 104 тонн</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ автоконтейнеровозы,</li> <li>▪ 6 STS Post-Panamax кранов (Konecranes) грузоподъемностью до 50 тонн</li> <li>▪ Железнодорожные краны – 3 шт.</li> </ul>
<b>Список услуг</b>	Перегрузка, хранение пиломатериалов, круглого леса, продукции целлюлозно-бумажной промышленности	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ приём, переработка и отправка грузов автомобильным транспортом, в контейнерах;</li> <li>▪ обработка и хранение груженых и порожних контейнеров</li> <li>▪ складские услуги таможенное оформление,</li> <li>▪ услуги склада временного хранения</li> <li>▪ транспортно-экспедиционные услуги</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ П приём, переработка и отправка грузов автомобильным транспортом, в контейнерах;</li> <li>▪ обработка и хранение груженых и порожних контейнеров</li> <li>▪ складские услуги таможенное оформление,</li> <li>▪ услуги склада временного хранения</li> <li>▪ транспортно-экспедиционные услуги</li> </ul>
<b>Бесплатные услуги</b>	-	страхование товаров, принимаемых на ответственное хранение	страхование товаров, принимаемых на ответственное хранение
<b>Предоставление информации о местонахождении груза</b>	-	on-line информация о нахождении контейнерного груза;	on-line информация о нахождении контейнерного груза;
<b>Место расположения</b>	рядом с торговым портом Благовещенска. Железнодорожные пути	675000, г. Благовещенски, ул. Лазо, д. 2 Речной причал.	675000, г. Благовещенски, ул. Лазо, д. 2 Речной причал.
<b>Обрабатываемые грузы</b>	<p>светлые нефтепродукты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- дизельное топливо (Л-0,2-62, ДЛЭ 1 вида, ДЛЭЧ-0,05).</li> </ul> <p>Темные нефтепродукты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- мазут флотский Ф-5;</li> <li>- топливо технологическое экспортное ТТЭ-4;</li> <li>- мазуты топочные М-40, М-100;</li> <li>- различные виды бункеровочных топлив;</li> <li>- вакуумный газойль.</li> </ul>	Контейнеры	Рефрижераторные грузы
<b>Технические характеристики терминала</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ причал для приема речных танкеров, прибывающих с Амура. Емкость резервуарного парка составляет 174 тыс.куб.м, из которых 42</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ участок затарки контейнеров,</li> <li>▪ депо по хранению рефрижераторных контейнеров на 362 единицы, депо порожних</li> </ul>	Склад-холодильник по хранению продуктов глубокой заморозки общей площадью 4,6 тыс.кв.м. Склад разделен на две части – каждая емкостью по 4000 тонн. В

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

1	2	3	4
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ тыс.куб.м предназначены хранения светлых нефтепродуктов и 132 – для темных нефтепродуктов.</li> <li>1 эстакада на 10 ж/д цистерн.</li> <li>Для приема темных нефтепродуктов:</li> <li>1 эстакада на 10 ж/д цистерн.</li> </ul>	<p>контейнеров вместимостью 2000 TEU.</p> <p>2 автоконтейнеровоза (АКВ) Sisu/Noell/Kalmar/Valmet</p>	<p>первой поддерживается рабочая температура – 18°С, во второй –25°С.</p>
<p><b>Транспортное оснащение (наличие спецтехники)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2-е судопогрузочные машинами с технической производительностью 1500 т/ч каждая</li> <li>▪ береговая погрузочная галерея;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ мобильный портовый кран Liebherr г/п 104 тонны,</li> <li>▪ тыловой контейнерный перегружатель на пневмоходу Конесранес г/п 41 тонна,</li> <li>▪ портальные краны «Кондор»,</li> <li>▪ ричстакеры фирмы «Kalmar»,</li> <li>▪ портовые тягачи «Terberg»</li> </ul>	<p>-</p>
<p><b>Список услуг</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Перевалка нефтепродуктов;</li> <li>▪ контроль качества и количества нефтепродуктов;</li> <li>▪ документальное сопровождение экспортных грузов.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ - Получение/выдача с терминала контейнеров 20'/40' грузеных, порожних, негабаритных,</li> <li>▪ Обработка контейнера с использованием цепей или специального оборудования помимо использования стандартного спредера.</li> <li>▪ Погрузка/выгрузка контейнеров.</li> <li>▪ Штровка контейнеров</li> <li>▪ Дополнительные перемещения на складе по какой-либо причине, включая досмотр по инициативе органов.</li> <li>▪ Операции, производимые для коммерческих целей (осмотр, взвешивание, перетарка).</li> <li>Поиск порожнего контейнера в штабеле по индивидуальному признаку.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Хранение контейнеров, хранение рефрижераторных контейнеров.</li> </ul>
<p><b>Бесплатные услуги</b></p>	<p>-</p>	<p>on-line информация о нахождении контейнерного груза;</p>	<p>on-line информация о нахождении контейнерного груза;</p>
<p><b>Предоставление информации о местонахождении груза</b></p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

## Приложение Б

### Б.1 – Размещение ТЛТ на территории РФ



### Б.2 - Места пересечения границы РФ

