



ЛОГИНФО

ЖУРНАЛ О ЛОГИСТИКЕ В БИЗНЕСЕ



Договорная сторона
процесса перевозки



Лицензионные сборы
в таможенном оформлении



Экономическое обоснование
внедрения WMS

КУЛЬТУРА ВЗАИМОПОНИМАНИЯ В ЛОГИСТИКЕ

ТЕМА НОМЕРА

Культура взаимопонимания в логистике



ВНЕШНЯЯ СРЕДА

8 ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ УРАЛЬСКОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В.А. Сорокиным

Владимир Сорокин:

«Урал должен стать ключевым звеном
в системе международного транзита»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

18 КАЗАХСТАН СОКРАЩАЕТ ПУТЬ из Китая в Европу

Абельгази Кусаинов

Для эффективного использования геополитического потенциала Республики Казахстан необходимо создание современной транспортно-логистической системы, интегрированной в международную транспортно-логистическую цепь поставок, способную предложить качественные транспортные услуги. В этом плане весьма перспективен проект «Западная Европа – Западный Китай», в настоящее время активно реализуемый в Казахстане

БИЗНЕС-КЛАСС

24 ВЕРНУТЬ ТОВАР СЛОЖНО, НО МОЖНО

Мария Исакова

При ввозе импорта иностранный поставщик готов кредитовать на 180 календарных дней, но в случае неуплаты российский покупатель гарантирует вернуть товар. Под каким режимом можно оформить ГТД, чтобы при возврате товара вернуть ввозную пошлину (на нереализованный товар), и есть ли варианты возврата товара (надлежащего качества) поставщику?

28 В КАКИХ СЛУЧАЯХ НАДО ПЛАТИТЬ ЛИЦЕНЗИОННЫЕ СБОРЫ

Вильгельмина Шавшина

В последнее время таможня все чаще стала требовать от импортеров подтверждение того, что при ввозе продукции не предусмотрены платежи за пользование маркой товара, лицензионные сборы и др., хотя товар ввозится для перепродажи, франшиза и прочие условия не предусмотрены. Что говорит о таких случаях законодательная база? Если данное требование не обосновано, на что ссылаться в ответе таможене? В каких случаях все-таки надо платить лицензионные сборы и предоставлять таможене информацию о том, предусмотрены ли они?

РОСГРАНИЦА И ТАМОЖНЯ

34 ПРОБЛЕМЫ ИНФОРМАТИЗАЦИИ СЕКТОРОВ ЛОГИСТИКИ ВЭД

Геннадий Зубаков

В настоящее время ситуация на отечественном рынке внешнеэкономической деятельности характеризуется большой степенью неопределенности. Причина — практически одновременный запуск нескольких масштабных национальных и наднациональных реинжинеринговых проектов, затрагивающих основополагающие процессы отечественной логистики ВЭД. Несогласованные мероприятия по реформированию важнейшего для страны сегмента рынка окончательно запутали как участников ВЭД, так и представителей государственных ведомств, привели к кризисной ситуации в системе организационного управления

ТРАНСПОРТ

42 ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛИНГВИСТИКИ

Андрей Голубчик

В транспортной отрасли, как и в любой другой отрасли народного хозяйства, сформировался свой профессиональный язык. Основой профессионального жаргона морских перевозчиков является английский язык, исторически получивший наибольшее распространение в среде профессиональных транспортников. В развитии английской транспортной терминологии наблюдается, с одной стороны, стремление к точности и полноте обозначения понятия, что выражается в создании многокомпонентных терминов, терминологических словосочетаний, а с другой — стремление к краткости, кодифицированности обозначения, что приводит к широкому употреблению аббревиатурных наименований



Land und See Spedition

all over cargo

- ✓ Автомобильные грузоперевозки: Европа / Россия / СНГ
- ✓ Авиафрахт
- ✓ Контейнерные перевозки
- ✓ Доставка ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ
- ✓ Таможенный консалтинг
- ✓ Складская логистика




www.dls-deutschland.ru
info@dls-deutschland.ru

phone: +7 495 647-6290

fax: +7 495 593-8410





50 ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ ПРЕТЕНЗИЙ: КАК ОГРАДИТЬ СЕБЯ ОТ МАТЕРИАЛЬНЫХ И ФИНАНСОВЫХ ПОТЕРЬ

Владислав Артамонов

При оформлении договорных отношений между клиентом и компанией, оказывающей транспортно-экспедиционные услуги, клиента нередко интересует, а боится ли транспортно-экспедиционная компания свою ответственность? Однако заключение договора страхования вовсе не означает, что о грузе можно перестать заботиться. И наличие страхового полиса вовсе не гарантирует страховых выплат, если не были соблюдены все условия оформления транспортных документов. Более того, принимаясь за организацию перевозочного процесса, в целях защиты своих интересов, все участники перевозки должны знать, какие именно документы необходимы, какой договор и с кем необходимо заключать

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

58 ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ WMS И АВТОМАТИЧЕСКОЙ ИДЕНТИФИКАЦИИ

Дмитрий Перов

Перерабатывая экономические расчеты внедрения WMS в публикации, маркетинг, в основном, делает акценты на положительных

сторонах. А многие поставщики технологий и продуктов на их основе приводят фантастические расчеты и восторженные выводы о чуть ли не мгновенной окупаемости проектов. Такие расчеты могут скорее оттолкнуть, чем привлечь трезвомыслящего покупателя, при этом выхолащиваются некоторые нюансы, которые небезынтересны специалистам. Технико-экономические обоснования проектов обязаны быть консервативными

ПЕРСОНАЛ. ОБУЧЕНИЕ

64 СИСТЕМА МОТИВАЦИИ КОМПЛЕКТОВЩИКОВ ЗАКАЗОВ НА СКЛАДЕ

Валерий Разгуляев

Мотивация складских рабочих особенно актуальна в связи с тесным взаимодействием склада и транспортного блока. Повременная оплата труда водителей заставляет особенно остро почувствовать, что потерянное время — это дополнительные деньги, заплаченные за простой транспортного средства. Мотивационная схема дает возможность урегулировать связь между объемом работ, выполняемым комплектовщиками, и их заработной платой, и кроме того, позволяет решать поставленные задачи с помощью небольшого количества заинтересованных в своем труде сотрудников

СОВЕТЫ ЮРИСТА

72 НАДО ЛИ ВОЗВРАЩАТЬ ИСПОРЧЕННЫЙ ГРУЗ

Наталья Теплинская

Иногда случается так, что в процессе перевозки груз может быть частично или полностью утрачен или испорчен. Причин много: это и авария с участием транспортного средства экспедитора, и несоблюдение температурных режимов перевозки, кража или вандализм и т. д. Понятно, что в этом случае перевозчик возмещает грузовладельцу стоимость испорченного груза. А вот обязан ли он выдать клиенту испорченный груз после выплаты ущерба?

Журнал о логистике в бизнесе «Логинфо»

Зарегистрирован в Роскомнадзоре

Свидетельство о регистрации

ПИ № ФС77-37870 от 29 октября 2009 г.

Учредитель и издатель

НОУ «Международная Логистическая Академия»

Тел./факс: +7 (495) 620-49-61

105066, Москва

ул. Нижняя Красносельская, д. 40/12, стр. 20

www.ilacademy.ru

Издатель

Николай Титюхин

Главный редактор

Елена Зотова

Ответственный редактор

Ирина Фурсова

Информационно-аналитическая группа

Нина Овчаренко, Ирина Харькова

Отдел рекламы

Алексей Иванов ivanov@eala.ru

Отдел распространения

Ольга Терехова contact@ilacademy.ru

Дизайн, верстка

Александр Замараев

Отдел маркетинга и PR

Ольга Козлова

Отдел переводов

Наталья Ковтонюк, Владимир Малышев

Печать

Типография «Вива-Стар»

Редакция не несет ответственности
за достоверность информации,
опубликованной в рекламных материалах

Подписной индекс

37251 ОАО «Роспечать»

Полное или частичное воспроизведение
или размножение материалов допускается
только с письменного разрешения
редакции журнала

www.loginfo.ru

Перечень компаний, упомянутых в журнале

Cominfo Logistics Solutions

DLS-Russia

DLA Piper

Drewry Shipping Consultants Ltd

IRU

Scladno

SLG

АСМАП

ЕвроАзиатская Логистическая Ассоциация

ИИСВВТ

Ингосстрах

Комиссия Таможенного Союза

Международная Логистическая Академия

Международный логистический клуб

Инновационный логистический центр

Минтранс

Минсельхоз

«Морской порт Санкт-Петербург»

Порт Сингапур

Порт Шанхай

Порт Циндао

Порт Гуаньчжоу

РЖД

«Рефсервис»

«РОМБ Консалтинг»

Россельхознадзор

Роспотребнадзор

Росохранкультура

«СкладЛогистик»

«Смэйл»

«Совфракт-Совмортранс»

«СПСР-ЭКСПРЕСС»

Торгово-промышленная палата

УТУ

ФА Росграница

«Фармат»

ФГУ «Росгранстрой»

ФГУП «Росморпорт»

ФТС

ФАС

ФМС

ФНС

ФСБ

«Хаклин Хамяков»