

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ**

ISSN 2303-9493

**НАУЧНЫЕ ТРУДЫ
Северо-Западного института управления
РАНХиГС**

**Том 12
Выпуск 4(51)**

Периодическое научное издание
Выходит пять раз в год

Санкт-Петербург
2021

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Шамахов В. А., председатель редсовета, д-р экон. наук, действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса, директор Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург);

Китин Е. А., канд. юрид. наук, доцент, зам. директора СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург);

Мерешкин Д. Е., канд. юрид. наук, зам. директора СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург);

Понеделков А. В., д-р полит. наук, проф., заслуженный деятель науки Российской Федерации, зав. кафедрой политологии и этнополитики Южно-Российского института — филиала РАНХиГС при Президенте РФ (Ростов-на-Дону)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

Гетман А. Г., канд. экон. наук, доцент, зав. кафедрой таможенного администрирования СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург);

Ворона А. А., канд. экон. наук, доцент кафедры таможенного администрирования СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург);

Кочкаров Р. Х., д-р с.-х. наук, доцент, профессор кафедры таможенного администрирования СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург)

18–19 октября состоялась региональная научно-практическая конференция «Обеспечение экономической безопасности в условиях цифровизации таможенных органов и евразийской интеграции». В работе конференции приняли участие не только представители ведущих вузов страны, занимающиеся вопросами исследования в области таможенного дела, но и практики, осуществляющие таможенный контроль товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

В условиях реализации принятой Стратегии развития таможенной службы до 2030 г. приоритетными направлениями для исследований являются вопросы цифровизации таможенных органов. Учитывая обозначенный ФТС России переход от электронной таможни к таможне «интеллектуальной», возникло много новых тем для исследования.

Сборник посвящен актуальным вопросам обеспечения экономической безопасности в условиях цифровизации таможенных органов и евразийской интеграции.

Авторами материалов являются исследователи ЧГУ им. И. Н. Ульянова, Российской таможенной академии, Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, Сибирского государственного университета путей сообщения, ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова, Владивостокского филиала Российской таможенной академии, Санкт-Петербургского государственного экономического университета, Омского государственного университета путей сообщения, Костромского государственного университета, Южно-Уральского государственного университета (национальный исследовательский университет), Института исследования проблем управления энергоэффективными бизнес-технологиями, Санкт-Петербургского государственного университета, а также представители таможенных органов и других органов власти.

*Статьи включаются в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ),
доступный по адресу: <http://elibrary.ru> (Научная электронная библиотека).*

© Северо-Западный институт управления РАНХиГС, 2021

© Редколлегия периодического издания «Научные труды Северо-Западного института управления РАНХиГС» (сост.), 2021

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Агапова А. В.</i> Развитие механизма «единого окна» в ЕАЭС: проблемы реализации, пути решения	7
<i>Аркадьева О. Г., Березина Н. В.</i> Деятельность федеральных служб по администрированию доходов бюджетов	10
<i>Бойкова М. В., Белущенко К. В.</i> Направления совершенствования практической подготовки специалиста таможенного дела в условиях цифровизации.	15
<i>Борисова Е. М., Николаева С. В.</i> К вопросу таможенного администрирования электронной торговли	24
<i>Ворона А. А., Горохов А. Д.</i> Оптимизация цифровых процессов в таможенных органах (на примере использования чат-ботов) . .	29
<i>Ворона А. А., Горохов А. Д.</i> Применение искусственного интеллекта в логистике как направление ее совершенствования.	36
<i>Ворона А. А., Мирная Е. А.</i> Внешнеторговый оборот России и Германии: тенденции и перспективы.	44
<i>Воронин С. Е., Фильчакова В. А.</i> Цифровая валюта во внешнеэкономической деятельности	51
<i>Гетман А. Г.</i> Применение процедуры приостановления выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных, в новых условиях	56
<i>Гетман А. Н.</i> Финансовые риски невыполнения планового задания по таможенным платежам, обусловленные запретом на ввоз отдельной категории товаров	61

Головань Т. В., Тонконог В. В. Цифровизация как способ повышения эффективности и результативности деятельности таможенных органов на примере ЦЭД Новороссийской таможни	65
Гончарук И. В. Управление цепями поставок в трансграничной торговле: новое в российской практике	72
Грицай Ю. К. Аспекты цифровизации функций таможенных органов РФ: экономическая безопасность и деловой климат.	80
Ермакова Е. В. Международные цепи поставок: комплексный подход к анализу рисков.	85
Зверев Р. А. Методические подходы к организации контроллинга в Центре электронного декларирования	95
Истомин Л. Г., Морозов И. А., Шишова А. С. Защита таможенными органами прав на объекты интеллектуальной собственности на примере косметических средств	103
Истомин Л. Г., Шилова Ю. А. Северный морской путь как шаг для углубления интеграции России с внешним миром	110
Калмыков С. П., Мазалова А. Г. Импорт в Российскую Федерацию товаров для нефтегазовой отрасли: внешнеэкономический аспект	117
Калмыков С. П., Меликджанян Н. Г., Селезнев И. В. Совершенствование таможенного администрирования в современных условиях на территории Новосибирской области	122
Калмыков С. П., Морозова А. А. Новосибирский мультимодальный транспортный узел: развитие транспортных возможностей на автомобильной дороге «Южный транзит».	131
Коновалова Т. А. Россия — Беларусь: интеграция в условиях санкций Запада	135
Косицина Л. А., Косицин И. А. Эволюция института таможенного режима	150

<i>Кочкаров Р. Х., Марченкова А. А.</i> Защита интеллектуальной собственности как фактор обеспечения экономической безопасности	157
<i>Курицына Н. И.</i> Использование электронных пломб как метод обеспечения сохранности груза при осуществлении таможенного транзита	161
<i>Кутепова О. Н., Добрынина А. С.</i> Проблемные вопросы таможенного декларирования и контроля объектов научных исследований, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС	167
<i>Кутепова О. Н., Чепурных А. О.</i> Перемещение объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС	174
<i>Лисица А. А.</i> Передовой опыт таможенного администрирования трансграничных цепочек поставок	182
<i>Личман Е. А.</i> Россия — Китай: анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг в постпандемическом периоде	193
<i>Ляшенко М. В., Винокуров Н. А.</i> Особенности развития и специализация в экспорте Камчатского края в современных условиях	198
<i>Начкин А. И.</i> Развитие подходов к автоматизации совершения таможенных операций при реализации модели интеллектуального пункта пропуска	211
<i>Начкин А. И.</i> Состояние и перспективы применения информационных ресурсов для проведения автоматической диспетчеризации таможенных деклараций	216
<i>Панишко Е. П., Маер В. В.</i> Реализация системы прослеживаемости товаров в Российской Федерации	222
<i>Панишко Е. П., Осипова А. И.</i> Требования к учетно-аналитическому обеспечению в условиях цифровизации экономики	229
<i>Парфенчук Л. М.</i> Рекомендации по внедрению информационных технологий в систему управления субъектом хозяйствования ...	233

Рахонен М. Е. Формирование этических компетенций в условиях цифровизации.	241
Сердюкова И. О. Содействие расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, отвечающих национальным интересам Российской Федерации.	246
Софьянникова И. Ю. Центры электронного декларирования: формирование, развитие и проблематика функционирования . . .	253
Терешенкова А. Ю. Анализ программы развития внешнеэкономической деятельности в условиях цифровизации экономики	258
Фомичева А. С. Совершенствование и обеспечение безопасности цепей поставок на территории ЕАЭС	271
Шеров-Игнатьев В. Г. Старые и новые барьеры на российско- казахстанской границе: опыт полевого исследования	277
Аннотированный список статей.	287
Информация об авторах	318

Аганова А. В.

Развитие механизма «единого окна» в ЕАЭС: проблемы реализации, пути решения

Развитие механизма «единого окна» является актуальным вопросом деятельности ЕЭК, начиная с 2014 года, когда были утверждены направления развития такого механизма [1].

При использовании механизма «единого окна», как и в любой другой области таможенного дела, таможенные органы и участники ВЭД сталкиваются с разного рода проблемами, которые, во-первых, снижают эффективность таможенного контроля товаров и транспортных средств, а, во-вторых — увеличивают материальные издержки участников ВЭД, связанные с помещением товаров под различные таможенные процедуры.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод о том, что сейчас реализован формат взаимодействия G2G на достаточно высоком уровне развития, однако такие уровни взаимодействия, как B2G и B2B не проработаны, и, соответственно, они требуют представления доступа к механизму «единого окна» и дальнейшего взаимодействия с остальными участниками внешнеторгового обмена.

На сегодняшний день можно выделить следующие основные проблемы применения механизма «единого окна»:

- при осуществлении информационного электронного взаимодействия с участниками ВЭД каждый уполномоченный ГКО использует свое программное обеспечение;
- низкая заинтересованность участников ВЭД в применении механизма «единого окна»;
- до настоящего момента времени эталонная модель национального механизма «единого окна» не достигнута.

Для того чтобы механизм «единого окна» начал функционировать в Российской Федерации и в остальных странах-участницах ЕАЭС необходимо решить обозначенные проблемы.

На сегодняшний день в качестве примера ЕАИС уполномоченных ГКО можно привести КПС «Портал Морской порт», который применяется при осуществлении предварительного информирования таможенных органов о прибытии товаров морским транспортом, однако и она не позволяет применять механизм «единого окна» для осуществления полноценного таможенного декларирования товаров и

оценки рисков, поскольку состоит из двух блоков: ведомственного, который применяется только должностными лицами таможенных органов и внешнего, который применяется иными уполномоченными ГКО. Следовательно, без соответствующих действий со стороны таможенных органов иные уполномоченные ГКО не могут получить доступ к информации о товарах и судах, которая аккумулируется в ведомственной части КПС «Портал Морской порт».

Установлено, что в каждой стране, где реализован механизм «единого окна», разработана платформа, с помощью которой происходит обмен необходимыми документами и сведениями между заинтересованными сторонами, которыми в частности являются государственные органы, уполномоченные организации, участники ВЭД, банки, страховые компании и другие. В России же такой портал не разработан. Рассматриваемая проблема характеризуется разным уровнем информационного развития уполномоченных ГКО. Уже после того как все уполномоченные ГКО выйдут на одинаковый уровень информационного развития, необходимо создать единую платформу по применению механизма «единого окна» по примеру Сингапура, стран ЕС и некоторых других зарубежных стран.

Развитие механизма «единого окна» возможно только в том случае, если все уполномоченные ГКО будут иметь возможность применять на практике все информационные технологии, которыми наделяется такое окно разработчиками. Для того, чтобы реализовать данную меру на практике, уполномоченным ГКО необходимо перенять (полностью или частично) опыт развития ЕАИС от таможенных органов.

Недостаточная вовлеченность в процесс разработки и дальнейшего развития участников внешнеторговой деятельности способствует торможению реализации национального механизма «единого окна». Такие заинтересованные стороны, как, например, банки, страховые компании, как показал опыт внедрения рассматриваемого механизма в других странах мира позволяет достичь сокращения времени и затрат при осуществлении таможенных операций.

До настоящего момента времени эталонная модель механизма «единого окна» не достигнута, что и является главной проблемой при развитии национального механизма «единого окна».

Необходимо наладить информационное обеспечение путем создания автоматизированных информационных систем для таких заинтересованных сторон, как банки, страховые компании, таможенные представители и всех тех, кто представляет среду бизнеса согласно

эталонной модели. При этом нужно учесть тот факт, что создаваемые системы должны иметь непосредственный доступ к «единому окну» и обеспечивать информационный обмен между всеми участниками внешнеторгового обмена, представленного тремя уровнями взаимодействия: B2G, B2B и G2G.

Данные пути решения позволят совершенствовать таможенный контроль.

Также уполномоченным ГКО необходимо анализировать практический опыт должностных лиц таможенных органов, которые осуществляют таможенный контроль товаров и транспортных средств, поскольку на практике инспектора не всегда имеют возможность получить оперативную информацию по тому или иному подконтрольному товару или декларанту от иных уполномоченных ГКО. То есть, опыт работы должностных лиц таможенных органов с механизмом «единого окна» является не менее значимым с точки зрения его развития, чем опыт декларантов.

Литература

1. Решение Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2014 № 68 «Об Основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Решение Высшего совета ЕАЭС от 11.12.2020 № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года»// СПС «КонсультантПлюс».
3. *Агапова А.В.* Направления развития механизма «единого окна» в целях упрощения процедур международной торговли// *Russian Journal of Management* — 2021. — Т. 9. — № 1. — С. 146-150.

Аркадьева О. Г., Березина Н. В.

Деятельность федеральных служб по администрированию доходов бюджетов

Введение

При сопоставлении объемов средств, администрируемых в бюджеты бюджетной системы, по объемам поступлений, выделяется ряд органов власти, обладающих полномочиями главных администраторов доходов бюджетов, однако они имеют разные правовые статусы. Цель исследования — сопоставить ключевых главных администраторов — три основные федеральные службы в ведении Министерства финансов РФ, — по ряду параметров: месту в контрольной деятельности государства в финансовой сфере, объемам бюджетных средств, затрачиваемым на содержание каждой из служб, и отношению средства, восстановленных федеральными службами в бюджет по результатам контрольной деятельности к бюджетным средствам, затраченным на функционирование федеральной службы.

1. Место федеральных служб в контрольной деятельности государства в финансовой сфере

Федеральная таможенная служба, Федеральное казначейство и Федеральная налоговая служба — службы, находящиеся в ведении Министерства финансов РФ. Эти федеральные службы осуществляют контроль и надзор в установленной сфере деятельности [2], нормотворческую деятельность. Часть выполняемых ими функций можно условно объединить в общие категории:

- 1) общие функции, характерные для федеральных органов государственной власти;
- 2) функции, выполняемые федеральными службами как участниками бюджетного процесса;
- 3) функции по государственному управлению в финансовой сфере.

Федеральное казначейство имеет специфические функции в финансовой сфере в соответствии с тем, что на данную службу возложены особые функции по осуществлению внутреннего государственного финансового контроля (рис. 1):

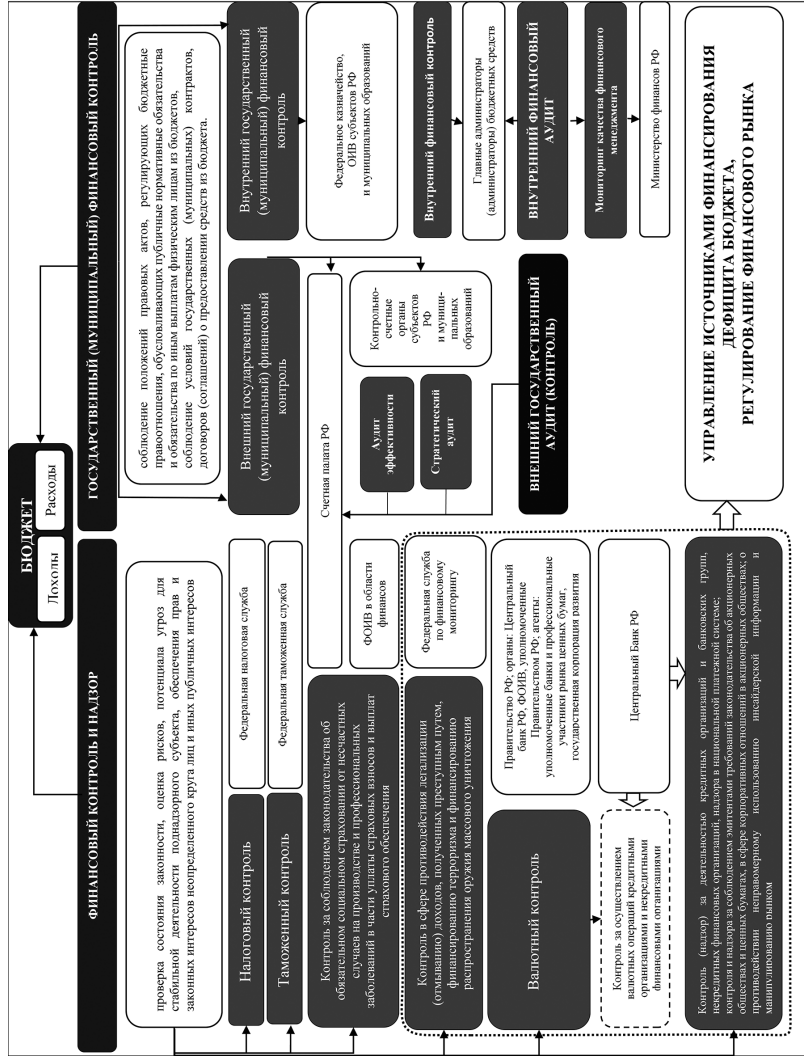


Рис. 1. Разграничение направлений контрольной деятельности государства в финансовой сфере

1) функции по инфраструктурному обеспечению и организации бюджетного процесса;

2) функции, соответствующие процедурам исполнения бюджета по доходам и расходам.

Наибольший объем разнородных детализированных функций, напрямую связанных с процессом администрирования доходов, возложен на Федеральную таможенную службу. Функции исследуемых федеральных служб призваны продолжать инициативы и указания Министерства финансов РФ, в том числе в ходе осуществления ими контрольно-надзорной деятельности [1].

2. Бюджетные средства, затраченные на функционирование федеральной службы

Федеральная налоговая служба имеет наиболее разветвленную сеть территориальных подразделений, поскольку ее деятельность напрямую касается массового взаимодействия с налогоплательщиками, и соответственно, на содержание аппарата этой службы затрачивается наибольший объем бюджетных средств (рис. 2).

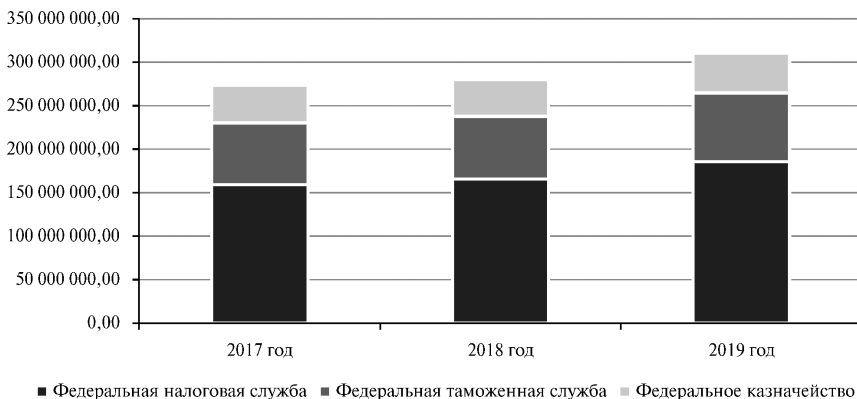


Рис. 2. Бюджетные средства, затраченные на функционирование федеральной службы, тыс. руб.

Значительная часть расходов на содержание федеральных служб была оптимизирована в рамках цифровизации бюджетного процесса, однако эта экономия была замещена расходами на ведение большого

количества федеральных реестров и развитие процессов цифровизации, в связи с чем расходы на содержание рассматриваемых служб имеют устойчивый рост.

3. Эффективность администрирования доходов федеральными службами

Большая часть налоговых платежей, являющихся основным источником доходов бюджетов бюджетной системы, администрируется Федеральной налоговой службой, ограниченный перечень, в основном, ряд акцизов — Федеральным казначейством. Федеральная налоговая служба также имеет наиболее высокий уровень отношения дополнительных доходов, изыскиваемых в доходы бюджетов, к расходам на содержание самого органа власти (рис. 3).

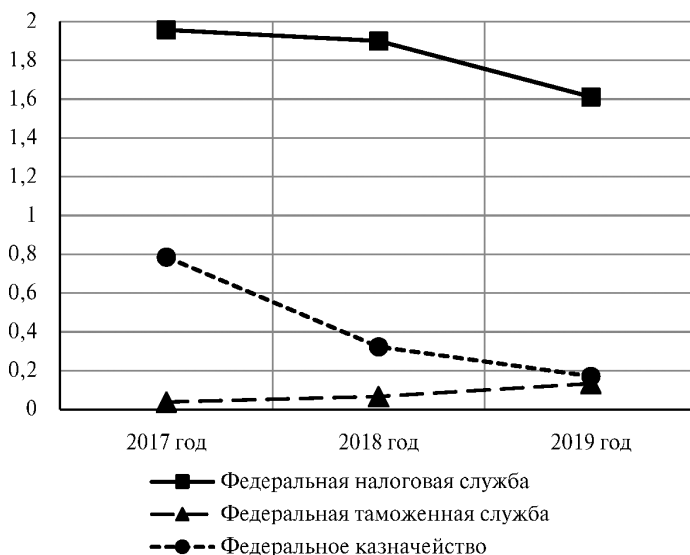


Рис. 3. Отношение средства, восстановленных федеральными службами в бюджет по результатам контрольной деятельности к бюджетным средствам, затраченным на функционирование федеральной службы

Службы имеют целый ряд направлений, в рамках которых контрольно-надзорная деятельности осуществляется ими совместно [3]. Все большая доля налоговых и таможенных споров решается в поль-

зу соответствующих контрольно-надзорных органов, что свидетельствует об усилении их позиций в целях администрирования и наполнения бюджета доходами.

Выводы

Полномочия по контролю, надзору в сфере администрирования доходов распределены между федеральными службами в соответствии с закрепленными за ними сферами регулирования, однако ключевая роль в администрировании доходов по ряду рассмотренных параметров принадлежит Федеральной налоговой службе. С позиции разнородности выполняемых функций наиболее интенсивной выступает деятельность Федеральной таможенной службы. От эффективности деятельности Федерального казначейства зависит функционирование бюджетной системы в целом; администрирование доходов не выступает основным направлением его деятельности, а служит, в основном, целям межбюджетного выравнивания.

Литература

1. *Аркадьева О.Г.* Проблемы структуризации методов государственного (муниципального) контроля в финансовой сфере / Общество. Наука. Инновации (НПК-2021). сборник статей XXI Всероссийской научно-практической конференции. В 2 т. Киров: Изд-во Вят. гос. ун-та, 2021. Т. 1159 с. С. 12-16.
2. *Аркадьева О.Г.* Проблемы теоретического изучения государственной контрольной деятельности в финансовой сфере / Развитие современного общества: вызовы и возможности. материалы XVII международной научной конференции, в 4 т. Москва: Изд-во Моск. ун-та им. С.Ю. Витте, 2021. Т. 2. 839 с. С. 498-503.
3. *Прошуккина Е.А., Торукало Ю.Е.* Взаимодействие федеральной таможенной службы и федеральной налоговой службы при организации таможенного контроля // Вопросы устойчивого развития общества. 2020. № 7. С. 355-363.

Бойкова М. В., Белущенко К. В.

Направления совершенствования практической подготовки специалиста таможенного дела в условиях цифровизации

В эпоху XXI века цифровые технологии широко внедрились во все сферы жизни человека: промышленность, услуги, экономику и образование. Ускорению темпов внедрения цифровых технологий в 2020-2021 годах способствовала эпидемиологическая обстановка в мире, ставшая стремительным вектором развития информационных технологий в целях обеспечения жизнедеятельности человека. Цифровизация стала глобальным процессом, который с каждым днем все больше входит в нашу жизнь и изменяет ее.

Основной сферой, где проходит цифровизация в России, является экономика. Перед государством стоит важная задача в обеспечении экономических процессов как внутри страны, так и во внешнем мире. Ключевую роль в данном сегменте является осуществление экономической безопасности, функцию которой выполняет Федеральная таможенная служба Российской Федерации. Основные факторы, оказывающие влияние на изменения требований, предъявляемых к компетенциям должностного лица таможенных органов, представлены в таблице 1.

23 мая 2020 года распоряжением № 1388-р Правительство РФ утвердило Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года (далее — Стратегия), в которой определены механизмы обеспечения как экономической безопасности внешней и взаимной торговли товарами, так и целевые ориентиры их обеспечивающие [4].

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1646 «О мерах по обеспечению эффективности мероприятий по использованию информационно-коммуникационных технологий в деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов управления государственными внебюджетными фондами» приказом ФТС России от 15 января 2021 г. № 11 утверждена ведомственная программа цифровой трансформации Федеральной таможенной службы на 2021 — 2023 годы (далее — программа цифровой трансформации» [2].

Цифровизация таможенной службы определена как вектор, который необходимо развивать. Таможенные органы Российской Федерации

Факторы, влияющие на формирование требований к компетенциям должностных лиц таможенных органов

№ п/п	Наименование фактора	Нормативное закрепление фактора
1.	Целевой ориентир — повышение эффективности управления кадровым составом таможенных органов [4]	Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года
2.	<p>- обеспечение комплексного достижения целей и решения задач цифровой трансформации, предусмотренных государственными программами Российской Федерации, иными документами стратегического планирования, поручениями и указаниями Президента Российской Федерации и поручениями Председателя Правительства Российской Федерации;</p> <p>- создание самостоятельного структурного подразделения, ответственного за цифровую трансформацию;</p> <p>- достижение значений показателей результативности цифровой трансформации [2]</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 г. № 1646 «О мерах по обеспечению эффективности мероприятий по использованию информационно-коммуникационных технологий в деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов управления государственными внебюджетными фондами»</p>
3.	<p>- повышение удовлетворенности граждан государственными услугами, в том числе цифровыми, и снижение издержек бизнеса при взаимодействии с государством;</p> <p>- задача бесперебойности и непрерывности предоставления государственных услуг и оказания государственных функций [8]</p>	Приказ ФТС России от 15.01.2021 № 11 «Об утверждении ведомственной программы цифровой трансформации Федеральной таможенной службы на 2021 — 2023 годы»

активно внедряют новые технологии в систему контроля и упрощения проводимых таможенных операций при перемещении товаров через таможенную границу [9]. ФТС России держит ориентир на развитие информационно-цифровой трансформации деятельности. Основной задачей, поставленной перед таможенными органами России, является формирование единого информационного пространства для быстрого и своевременного обмена данными [10]. Осуществлять данную задачу будет тот, кто хорошо подготовлен, поэтому для того, чтобы достичь поставленной цели в рамках развития Цифровой таможни, необходима современная актуальная подготовка трудовых ресурсов.

Наиболее подробно остановимся на Целевом ориентире, обозначенном в Стратегии — повышение эффективности управления кадровым составом таможенных органов [4].

Развитие кадрового потенциала является неотъемлемым процессом в достижении поставленных целей, отраженных в Стратегии, а также основой в перспективе таможенной службы в целом.

Сегодня, в условиях цифровизации, на рынке труда неоднократно поднимается вопрос об уровне подготовки молодых специалистов. Все чаще работодатель сталкивается с проблемой незнания специфики деятельности у вновь пришедших сотрудников, а также отсутствия навыков в работе с программными продуктами.

В связи с этим возникает потребность в формировании новых профессиональных компетенций специалиста таможенного дела. Практическая подготовка, направленная на закрепление, развитие навыков, связанных с будущей профессиональной деятельностью, является непосредственным условием эффективности будущего кадрового состава таможенных органов и влечет за собой формирование нового организационно-экономического механизма в профессиональной подготовке специалистов, направленного на повышение качества таможенных услуг.

На сегодняшний день практическая подготовка специалиста таможенного дела осуществляется в соответствии с приказом Министерства науки и высшего образования от 25.11.2020 № 1453 «Об утверждении нового Федерального государственного стандарта высшего образования — специалитет по специальности 38.05.02 «Таможенное дело» [7]. Данный документ регламентирует основные требования к реализации образовательной программы, особое внимание уделяется в создании практических навыков и умений будущих специалистов таможенного профиля. В новом стандарте увеличены профессиональ-

ные компетенции, которые и являются индикаторами достижения поставленной задачи практической подготовки.

В соответствии с приказом Минобрнауки России от 18.11.2020 № 885 «О практической подготовки обучающихся» практическая подготовка — это форма организации образовательной деятельности при освоении образовательной программы в условиях выполнения обучающимися определенных видов работ, связанных с будущей профессиональной деятельностью и направленных на формирование, закрепление, развитие практических навыков и компетенций по профилю соответствующей образовательной программы [6].

Ответственность за компетенцию выпускников в той или иной области возлагается на высшие учебные заведения.

Для подготовки высококвалифицированных кадров в таможенные органы важная роль отведена Государственному казенному образовательному учреждению высшего образования «Российская таможенная академия» (далее — Академия), учредителем которой выступает Федеральная таможенная служба Российской Федерации. Несмотря на то, что в России есть иные высшие образовательные учреждения, реализующие специальность 38.05.02 «Таможенное дело», Академия является базовым центром подготовки специалистов таможенного профиля и признана главным высшим учебным заведением таможенной службы России и стран-участников ЕАЭС.

Академия выполняет задачи по удовлетворению потребностей учредителя в новых специалистах таможенного профиля, а также в профессиональной переподготовке и повышении квалификации действующих должностных лиц таможенных органов.

Учитывая положительную динамику трудоустройства выпускников Академии в таможенные органы, и их востребованность в рядах ФТС, представленные на рисунке, перед учредителем и заказчиком стоит важная задача — интеграция учебного процесса в реальные условия работы таможенного органа.

Переход к созданию Цифровой таможни требует широкого использования в учебном процессе не только интерактивных форм проведения учебных занятий и разработку новых учебных программ, но и ориентацию учебного процесса на стратегические перспективы, обозначенные в Стратегии развития ФТС до 2030 года.

Так, первым направлением адаптации к действующей стратегии стало открытие нового направления подготовки специалистов в ИТ-области — образовательной программы 09.03.03 «Прикладная инфор-

матика», позволяющей сформировать у обучающихся универсальных, общепрофессиональных, профессиональных компетенций в области прикладных и информационных процессах. Применение знаний подготовленных кадров предусмотрено:

- в Главном управлении информационных технологий ФТС России;
- в информационно-технических службах (отделах) таможенных органов;
- в центрах электронного декларирования;
- в функциональных подразделениях таможенных органов.

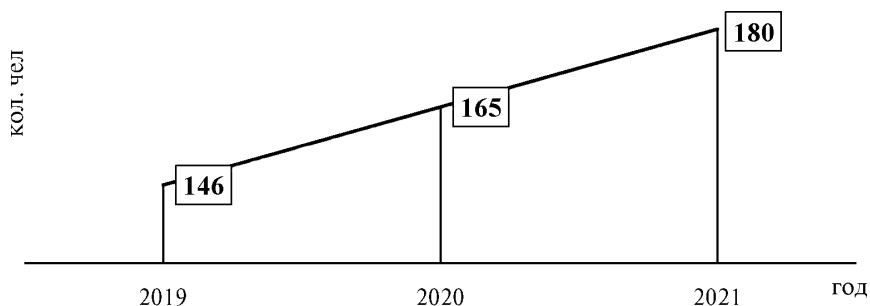


График трудоустройства выпускников Российской таможенной академии бакалавриата/специалитета в таможенные органы

Вторым направлением должен стать непрерывный обмен опытом между действующими работниками таможенных органов и профессорско-преподавательским составом. Постоянное повышение квалификации, совместные круглые столы, участие должностных лиц таможенных органов в практической подготовке обучающихся должны стать основой для качественной трансформации процесса обучения.

За последние несколько лет в государственных органах наблюдается неукомплектованность кадров, это обусловлено отсутствием мотивационных механизмов, широким спектром предложений в коммерческой среде, проблемой имиджа.

Для решения данной проблемы Правительством РФ было принято решение о возобновлении программы о целевом обучении. Данное направление можно считать еще одним направлением, призванным обеспечить качественную реализацию Стратегии 2030.

Нормативные документы, регламентирующие прием на целевое обучение, следующие [1, 3, 5]:

- 1) Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями);
- 2) Постановление Правительства РФ от 13.10.2020 № 1681 «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования»;
- 3) квота приема на целевое обучение по образовательным программам высшего образования за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета на 2021 год (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 28 ноября 2020 г. № 3161-р).

С 2021 года на основе квоты приема на целевое обучение, установленной Правительством Российской Федерации, в высших учебных заведениях осуществляется прием на целевое обучение по специальности 38.05.02 «Таможенное дело». Данная квота была выделена на основании ходатайства Федеральной таможенной службы Российской Федерации.

Данное решение принято в целях укомплектования государственной службы молодыми квалифицированными специалистами. В момент обучения у будущего выпускника появляется возможность прохождения практики и получения опыта работы непосредственно на своем будущем рабочем месте. Это означает что на момент выпуска молодой специалист уже будет подготовлен и практически подкован на свою занимаемую должность. Подобная мера является результатом подготовки молодого специалиста как эффективного кадрового ресурса.

Заключение целевого договора с ФТС России позволит увеличить приток молодых специалистов и пополнить ряды государственных служащих таможенных органов. Это решение позволит провести популяризацию таможенных органов среди молодежи путем профориентационных мероприятий среди будущих абитуриентов и их родителей.

Таким образом, целевые ориентиры, определенные ФТС России в Стратегии: совершенствование системы подбора и расстановки кадров; сохранение высококвалифицированного кадрового состава и привлечение молодых специалистов на службу в таможенные органы; совершенствование системы профессионального развития должностных лиц таможенных органов, повышение их профессионализма и компетенции являются неотъемлемой частью достижения задач, которые отражены в программе цифровой трансформации (цифровая трансформация государственных услуг и функций, развитие и обеспечение эксплуатации информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, развитие Единой автоматизированной информационной

системы таможенных органов (ЕАИС ТО)), так как именно эти кадры будут реализовывать Цифровую таможню.

При всей разработанности трех основных направлений, призванных обеспечить практическую подготовку специалистов для таможенных органов нельзя не обратить внимание на отсутствие профессионального стандарта таможенника — документа в виде характеристики квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности. Именно профессиональный стандарт должен стать содержательной основой для обновления образовательных стандартов, образовательных программ, методических материалов и критериев аттестации выпускников в системе высшего образования.

Для работодателя профессиональный стандарт станет критерием оценки квалификации, основой для разработки системы мотивации и стимулирования. Для должностных лиц — критерием оценки собственной квалификации и основой для планирования повышения квалификации и карьеры.

Заключение

Подготовленный специалист является важным трудовым ресурсом. В настоящее время выпускник должен обладать большим объемом профессиональных знаний, быстро выполнять поставленные задачи, проявить свои творческие способности, уметь применять инновационные продукты и быстро приобретать новые знания и навыки.

Таможенное дело, как многогранная деятельность, интегрирующая в себе различные области знаний, и обеспечивающая экономическую безопасность государства нуждается в специализированных подготовленных кадрах, обладающих необходимыми компетенциями в условиях цифровой трансформации таможни. Для совершенствования практической подготовки кадров необходимо учесть следующие.

В связи с этим предлагается:

- 1) формирование комплекса организационных мероприятий, направленных на эффективное содействие трудоустройству выпускников в соответствии с полученной квалификацией;
- 2) формирование интереса к будущей профессии и мотивации к работе в таможенных органах;
- 3) проведение мастер-классов со студентами 3-5 курсов с привлечением должностных лиц таможенных органов;

4) привлечение должностных лиц таможенных органов к ведению профильных дисциплин;

5) проведение выездных занятий со студентами 3-5 курсов на территории таможенных органов;

6) обеспечение участия студентов Академии в экспериментах, операциях, проводимых в таможенных органах;

7) ведения обучения на современных программных продуктах, используемых в работе ФТС России. В целях качественной подготовки будущих специалистов и адаптации к реальным условиям работы предлагается апробировать новые предложенные технологии не только на таможенных органах, участвующих в экспериментах, но и на студентах Академии, в том числе обучающихся на целевом обучении. Это позволит выявить сильные и слабые стороны экспериментируемых методов среди работников и будущих молодых специалистов, которым скоро предстоит с этим непосредственно работать;

8) разработать профессиональный стандарт таможенника.

Данные меры, на наш взгляд, позволят совершенствовать систему подготовки специалистов для таможенной службы, повысить эффективность кадрового потенциала будущих специалистов и увеличить трудовой ресурс таможенных органов.

Литература

1. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»: [Электронный ресурс] URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения 10.10.2021).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 10.10.2020 № 1646 «О мерах по обеспечению эффективности мероприятий по использованию информационно-коммуникационных технологий в деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов управления государственными внебюджетными фондами» [Электронный ресурс] URL: <https://www.garant.ru> (дата обращения 12.10.2021).
3. Постановление Правительства РФ от 13.10.2020 № 1681 «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования»: [Электронный ресурс] URL: <http://static.government.ru> (дата обращения 10.10.2021).
4. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р об утверждении Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: [Электронный ресурс] URL: <https://customs.gov.ru> (дата обращения 10.10.2021).
5. Распоряжение Правительства РФ от 28.11.2020 г. № 3161-р об утверждении квоты приема на целевое обучение по образовательным программам

- высшего образования за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета на 2021 год: [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 13.10.2021).
6. Приказ Министерства науки и высшего образования от 18.11.2020 № 885 «О практической подготовки обучающихся»: [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 10.10.2021).
 7. Приказ Министерства науки и высшего образования от 25.11.2020 № 1453 «Об утверждении нового Федерального государственного стандарта высшего образования — специалитет по специальности 38.05.02 «Таможенное дело»: [Электронный ресурс] URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 10.10.2021).
 8. Приказ ФТС России от 15.01.2021 № 11 «Об утверждении ведомственной программы цифровой трансформации Федеральной таможенной службы на 2021 — 2023 годы»: [Электронный ресурс] URL: <https://www.alta.ru> (дата обращения 10.10.2021).
 9. *Мешечкина Р.П., Ворона А.А.* Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности федеральной таможенной службы// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 1 (86). С. 26-36.
 10. *Ворона А.А., Шкарупа А.С.* Цифровизация деятельности федеральной таможенной службы России в Северо-Западном федеральном округе// Бюллетень инновационных технологий. 2020. Т. 4. № 4 (16). С. 11-15.

Борисова Е. М., Николаева С. В.

К вопросу таможенного администрирования электронной торговли

Товары электронной торговли — товары, ввезенные на территорию ЕАЭС из третьих стран путем поставки данных товаров физическими или юридическими лицами. В 2019 году объем электронных товаров составил — 3,2 млрд долл. США, в 2020 году — был прогнозируемый рост на 10% и уже в 2021 году данный показатель вырос значительно. Так, востребованность электронных товаров растет [5].

Цель данной статьи рассмотреть аспекты будущего изменения нормативно-правовых актов, в части электронной торговли.

Онлайн-торговля остается одним из самых прибыльных видов бизнеса не только в мире, но и в России [2]. Проследим динамику развития электронной торговли в Российской Федерации и как в дальнейшем адаптируется данная платформа на национальном рынке в долгосрочной динамике, а именно до 2024 года, на рисунке представлен отчет компании Data Insight, приведенные значения показывают, как возрастает объем товарооборота Интернет-торговли и увеличивается индекс доверия к покупкам через сеть «Интернет». Можно заметить положительный тренд, который с годами только увеличивается. Справа представлена доля проникновения товара, ежегодно прогнозируется повышение данного показателя на 3%.

В 2021 году данный показатель возрос быстрее, данная динамика спровоцирована также пандемией коронавируса, многие граждане не могли выйти на улицу и пойти в торговый центр за привычными офлайн-покупками.

Более того, по причине данных ограничений многие производители были вынуждены закрывать производство и увольнять персонал, а также организовывать различные сайты со своим товаром и привлекать SMM- персонал, или же привязывать свой товар к уже крупным маркетплейсам, такие как Wildberries, Ozon, Lamoda.

Важным направлением в развитии электронной торговли для всех стран, в том числе и России, стало принятие резолюции Всемирной таможенной организации (ВТамО) в г. Люксембурге о трансграничной электронной торговле от 07.12.2017 г. и решение проведенной в Пекине международной конференции по электронной торговле в 2018 г. [3]. Впервые регулирование электронной тор-

говли в рамках ЕАЭС, как процесс появилось в Решении Высшего Евразийского экономического совета от 11.10.2017 № 12 «Об основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года». В документе содержится основные направления, принципы, методы регулирования электронной торговли в рамках ЕАЭС.

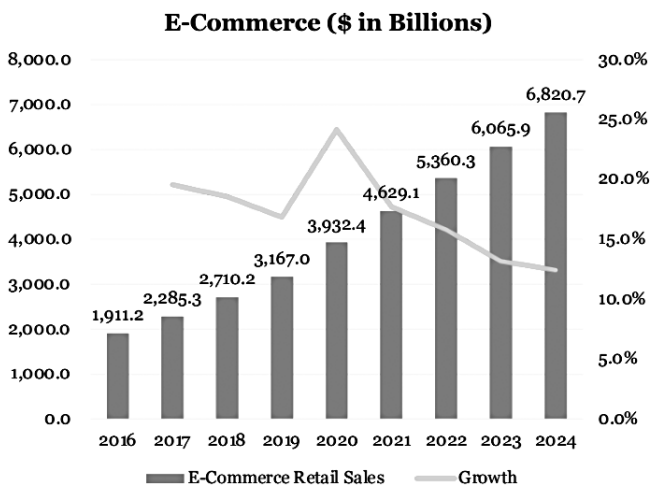


Рис. 1. Развитие электронной торговли на период 2016–2024 года

Бакаева О. Ю. пишет, что «таможенное администрирование — управленческая деятельность таможенных органов, направленная на содействие развитию внешней торговли и оказанию услуг лицам, перемещающим товары и транспортные средства через таможенную границу, а так же выполнение фискальных, правоохранительных, контрольных функций».

Чем больше объема товара ввозиться, тем более неурегулированной становится данная отрасль, особенно для недобросовестных владельцев данного вида деятельности, безусловно, повышается риск мошенничества в данной среде. Таким образом, возникает потребность отрасли путем таможенного администрирования. В данный момент поставки товаров именно электронной торговли регулируются отдельными актами международного почтового союза, есть отдельные нормы в таможенном законодательстве, которые определяют перевозку международных почтовых отправлений и экспресс — грузов [1].

На платформе ЕАЭС размещено три нормативных акта.

1. Распоряжение Совета ЕЭК от 05.04.2021 № 7 «Об отдельных вопросах проведения в государствах—членах Евразийского экономического союза пилотного проекта (эксперимента) в области внешней электронной торговли товарами». Каждое государство самостоятельно регулирует вопрос применения таможенных операций, применяемых к товарам с использованием сети «Интернет».

2. Решение Коллегии ЕЭК от 03.08.2021 № 95 «Об особенностях заполнения заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары в отношении товаров, декларирование которых осуществляется в рамках проведения в государствах — членах Евразийского экономического союза пилотного проекта (эксперимента) в области внешней электронной торговли товарами». Оно предусматривает возможность заполнения и использования в качестве декларации на товары электронной торговли декларации по экспресс-грузам. Особенности заполнения касаются классификаторов, номенклатуры товара.

3. Распоряжение Коллегии ЕЭК от 13.07.2021 № 102 «О проекте Протокола о внесении изменений в Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года». Сейчас данный документ размещен на площадке ЕАЭС, до 15 сентября страны-участницы ЕАЭС вносили комментарии по этому проекту. Предполагается, что к концу года будет сформирован итоговый документ.

Рассмотрим, положения ТК ЕАЭС, а именно новую категорию товаров с особенностью регулирования.

Товары электронной торговли — товары приобретенные физическими лицами на электронных торговых площадках посредством информационно- телекоммуникационной сети «Интернет». Здесь ключевым моментом является именно то, что поставки идут только в адрес физического лица, исключительно для личного пользования. Данные товары подлежат обязательному декларированию, с использованием нового документа — декларации товаров электронной торговли. На данный момент нет ни формы, ни заполнения данной декларации, единственное, что декларация товаров электронной торговли будет подаваться в электронном виде [4].

Появится новый институт — оператор электронной торговли, является комплексным и многофункциональным.

1. Функция таможенного представителя — т.е. оператор является посредником между физическим лицом и таможенным органом и подает декларацию на товары электронной торговли.

2. Оператор электронной торговли имеет либо в собственности, либо на основе договора аренды склады электронной торговли, на которых временно размещается товар, или реализуется.

3. Оператор электронной торговли, он взаимодействует с электронной торговой площадкой в части обмена информацией, в части консультирования и требования таможенного законодательства в отношении данной категории товаров, чтобы товары в рамках данного права пересекали границу ЕАЭС. Помимо этого, оператор сотрудничает с таможенным органом, предоставляет ему отчетность, данные о товарных потоках, ввозимых на территорию ЕАЭС.

Далее рассмотрим, таможенное администрирование электронной торговли. Предполагается два вида поставок: прямая поставка и поставка через склад.

Прямая поставка — физическое лицо является заказчиком товара, заказывает его через электронную интернет-площадку. Она в свою очередь отправляет заказ через экспедиторские службы, через перевозку непосредственно в адрес получателя (физ. лицо).

Поставка через склад проходит двумя этапами.

1. Интернет-магазин заранее до заказов будет отгружать товары на таможенный электронный склад, который будет находиться на территории ЕАЭС, потом указанные товары помещаются под процедуру таможенного склада (действие процедуры — 3 года). Также, физическое лицо, которое заказывает товар и выступает декларантом.

2. Физическое лицо заказывает товар через маркетплейс, уже получит товар, отгружаемый с таможенного склада и физически товар, не пересекает границу ЕАЭС.

Также важным вопросом является, то будет связующим звеном между физическим лицом и таможенным электронным складом, прежде всего это оператор электронной торговли — институт осуществляющий урегулирование данных сторон. Это достаточно новое направление в таможенном администрировании.

Рассмотрим требования к оператору электронной торговли.

1. Данный субъект, обязательно должен быть таможенным представителем, на момент подачи заявления, на присвоение статуса оператора.

2. У оператора электронной торговли должен быть обязательно в наличии временный склад для товаров электронной торговли, либо применение к указанным товаров процедуры таможенного склада, в части самих складов, то есть, как они должны выглядеть, открытая

или закрытая ли это площадка, какое оснащение и т.д. Вопрос каких-либо специальных требований по техническому оснащению склада для данной категории товаров, пока не решен.

3. Оператор электронной торговли должен обеспечить исполнение обязанностей по уплате таможенных платежей и налогов, любой профессиональный участник рынка должен хранить некоторый денежный резерв по поставкам.

4. Операторы должны быть обеспечены информационной системой, которая будет взаимодействовать непосредственно с таможенным органом.

Таким образом, современная таможенная администрация не только должна обеспечивать экономическую безопасность страны, но и наращивать товарооборот, тем самым пополняя доходы федерального бюджета. Роль таможенного администрирования в обеспечении таможенного контроля путем применения различных инструментов и методов для минимизации рисков [6]. В статье были рассмотрены вопросы урегулирования института электронной торговли, а также элементы данной отрасли.

Литература

1. Бакаева О.Ю. Правовые аспекты таможенного администрирования: понятие и признаки / О.Ю. Бакаева // Государство и право. — 2009. — № 11. — С. 94–98.
2. Ворона А.А. Маркетинговые инструменты при организации Интернет-торговли // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2020. № 3 (75). С. 49–52.
3. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Проблемы и перспективы развития трансграничной электронной торговли: зарубежный опыт и российская практика // Таможенное дело. 2021. № 2. С. 13-18.
4. Доклад о развитии цифровой (интернет) торговли ЕАЭС URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/%D1%86%> (дата обращения: 10.10.2021).
5. Невская Анастасия Алексеевна, Кондеев Александр Викторович. Регулирование электронной торговли на евразийском пространстве // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regulirovanie-elektronnoy-torgovli-na-evraziyskom-prostranstve> (дата обращения: 10.10.2021).
6. Содномова Светлана Константиновна. Будущее таможенного администрирования // Baikal Research Journal. 2021. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/budushee-tamozhennogo-administrirovaniya> (дата обращения: 10.10.2021).

Ворона А. А., Горохов А. Д.

Оптимизация цифровых процессов в таможенных органах (на примере использования чат-ботов)

В современных условиях цифровые технологии становятся необходимым условием для улучшения и ускорения осуществляемых процессов. Уровень развития цифровых технологий имеет решающее значение в решении вопросов обеспечения конкурентоспособности стран и экономических союзов на современном этапе развития мировой экономики [1]. Организации государственного сектора сталкиваются с рядом специфических проблем по сравнению с компаниями коммерческой направленности. Как государственное учреждение, Федеральная таможенная служба стремится предоставлять услуги для граждан таким образом, чтобы они соответствовали экономическим целям и соответствовали строгим требованиям действующего законодательства.

Быстрый рост объема вновь создаваемых данных и соответствующих документов делает управление ими все более и более сложным. Управление и оптимизация документооборота имеет большое значение для ФТС России в современных цифровых реалиях.

Большое количество используемых таможенными органами данных, сложное таможенное законодательство, высокий уровень неосведомленности граждан о работе ФТС России влияет на то, как государственные органы и таможня в частности управляют большим количеством данных, документов и т. д.

Поэтому традиционные методы документооборота для таможенных органов оказываются неэффективными. Стратегия развития таможенных органов до 2030 года предполагает полномасштабную цифровизацию и автоматизацию различных таможенных процессов, передовые методы аналитики и управления информацией в таможенной сфере и информационное взаимодействие с бизнесом [3].

Несмотря на данные предложения для развития таможенных органов, большая часть работы которых основана именно на использовании бумажного документооборота. Требуется внедрение все более новых технологий искусственного интеллекта в данной сфере выглядит наиболее актуальным направлением.

Согласно отчету международной компании «Deloitte», осуществляющей международный аудит, цифровые технологии активно прони-

кают в государственную сферу [7]. Так в табл. 1 представлен опрос представителей международного бизнеса о том, как цифровые технологии влияют на их деятельность.

Таблица 1

Влияние цифровизации государственного сектора на бизнес [7]

Страна (регион)	Уровень влияния цифровых технологий в государственном секторе на бизнес, %				
	Затрудняюсь ответить	Не повлияет	Незначительно повлияет	Значительно повлияет	Сильно повлияет
Новая Зеландия	0	9	21	38	33
Ирландия	0	24	8	48	20
Канада	5	5	23	46	21
Бельгия	5	23	14	41	18
Скандинавские страны	6	19	21	30	24
Мир	8	16	21	35	18
Великобритания	7	19	21	38	15
США	9	14	28	34	16
Австралия	11	14	26	32	12
Мальта	2	33	33	23	8

Большая часть опрошенных представителей бизнеса в странах мира ответила, что цифровизация государственного сектора в значительной степени влияет на ведение своей деятельности за счет повышения эффективности и прозрачность деятельности органов власти.

Стоит отметить, что на основе цифровых алгоритмов государственный сектор, прежде всего, позволяет гражданам более быстро и эффективно получать необходимую информацию для ведения своей деятельности и защиты собственных интересов. И именно технологии в сфере документооборота позволяют гражданам и представителям бизнеса в большей степени быть удовлетворенными государственными услугами [6].

Использование цифровых технологий в оптимизации документооборота позволяет осуществить следующие направления деятельности таможенных органов.

1. Повышение безопасности — автоматическое обнаружение и защита конфиденциальной информации. Защита от несанкционированного доступа.

2. Соответствие требованиям законодательства — автоматическое соответствие требованиям действующего законодательства Российской Федерации и ЕАЭС.

3. Снижение затрат — автоматизированная обработка документов позволяет снизить человеческие трудозатраты на работу с документами и направить освободившиеся ресурсы на более важные задачи.

4. Сокращение человеческих ошибок — автоматический анализ допущенных ошибок в составленных документах.

5. Улучшенное качество данных — анализ искусственным интеллектом любых несоответствий или недостатков.

6. Упрощенная подготовка документов — автоматическая генерация форматов документов или запрос у сотрудников конкретной необходимой информации при автоматическом анализе тех данных, которые уже можно найти в системе.

7. Оптимизация процессов — сокращение времени по сравнению с отдельным сотрудником таможенных органов на несколько часов или дней на выполнение одной задачи.

8. Организация документов — упрощение ведения записей и возможность для каждого сотрудника найти нужную форму документа в течение нескольких секунд, независимо от того, где они находятся, в существующем банке данных.

9. Полная отслеживаемость — автоматический журнал действий каждого пользователя и журналы аудита для каждого документа.

Анализ зарубежной практики использования цифровых технологий в деятельности органов государственной власти показывает, что наиболее простой и эффективный способ оптимизации документооборота является работа с обращениями граждан. В соответствии с законодательством Российской Федерации, письменные заявления граждан рассматриваются в течение 30 дней со дня регистрации обращения [4]. Что является довольно длительным сроком ответа на запросы граждан. Решением данной проблемы могут стать чат-боты, которые внедряются в деятельность структуры и оптимизируют ее.

Рассмотрим примеры. Зарубежная практика показывает, что основные заявления граждан связаны с вопросами, которые можно решить без участия сотрудников государственных органов. Так, например, автоматизированные алгоритмы (в частности — чат-боты) налоговой

службы Австралии за год проводят более 3 миллионов разговоров, при этом решая порядка 88% запросов при первом обращении, а муниципалитет города Суррея, Канада, использует чат-бота для ответов на вопросы жителей города о коммунальной структуре [5].

Чат-боты внедрены в государственном секторе для быстрого доступа граждан к общедоступным данным и подачи жалоб. Несмотря на простую регистрацию жалоб и доступ к данным, существует также множество способов, с помощью которых чат-боты могут облегчать работу с гражданами и участниками бизнеса, и тем самым уменьшать количество документов, подготавливаемых сотрудниками таможенных органов для ответа на данные обращения. Большинство взаимодействий с гражданами в таможенных органах как правило, вращаются вокруг ответов на одни и те же общие вопросы. Поскольку многие из этих вопросов задаются неоднократно, чат-боты в таможенных органах могут выступать в качестве своего рода цифровых консультантов. Они могут доставлять ответы пользователей, освобождая агентов по обслуживанию клиентов для ответов на более сложные или сложные вопросы [6].

Так в табл. 2 представлены основные преимущества чат-ботов как для граждан, так и для таможенной службы.

Таблица 2

Преимущества использования чат-ботов

Преимущества использования чат-ботов для граждан	Преимущества использования чат-ботов для таможенных органов
Получение быстрого доступа к общедоступным данным	Оперативное решение вопросов граждан
Возможность оперативного получения информации	Упрощение предоставления государственных услуг
Экономия времени и других ресурсов	Круглосуточную доступность сервиса
Получение ответов на различных языках	Снижение рабочей нагрузки и времени ответов таможенным органом
Удобство использования	Низкий уровень затрат на создание и функционирование
	Возможность многоязычной поддержки
	Многоканальность данных (использовании с разных устройств)

Таким образом, чат-боты позволяют, прежде всего, позволяют экономить рабочее время сотрудников таможенных органов на исполнении более важных задач, чем ответы на простые и в большей степени одинаковые вопросы.

Взаимодействия с пользователями ежедневно генерируют огромное количество данных. Даже при работе с искусственным интеллектом и машинным обучением чат-ботам в таможенных органах нужна информация, чтобы эффективно отвечать на вопросы. Чем больше вопросов, на которые отвечает чат-бот, тем эффективнее он выполняет свою работу. Точное количество данных, необходимых для достижения результата, зависит от типа запросов, которые адресует бот [5].

Таким образом, функционирование цифровой системы на основе искусственного интеллекта позволит оптимизировать документооборот в трех областях [7]:

- 1) классификация и обработка данных;
- 2) извлечение данных;
- 3) цифровая безопасность.

Извлечение структурированных данных является основным результатом такой системы. Полученные данные способствуют достижению результатов.

Современные системы автоматизации деятельности таможенных органов содержат большое число баз данных, обеспечивают хранение и обработку колоссального массива документов [2]. Проблема с организацией документов заключается в том, что существует множество форм связи: электронная почта, телефонные звонки, текстовые сообщения, письма и т.д. Они не поставляются в виде отформатированной базы данных.

Сотрудникам таможенных органов требуется много времени, чтобы систематизировать всю эту информацию и извлечь необходимые данные.

Однако ИИ удастся получить эту информацию в течение нескольких секунд. Обучение искусственного интеллекта для извлечения данных состоит из трех основных этапов [7]:

- 1) подготовка набора данных — идентификация, интеграция и подготовка данных для обучения. В данном случае создается набор данных, содержащий текстовые документы, которые загружаются в систему. Далее проводится базовая предварительная необходимая обработка (например, сортировка, анализ текста и т.д.). Позже набор

данных подразделяется на обучающие наборы (на которых искусственный интеллект обучается) и проверочные наборы (используемые для оценки того, был ли процесс обучения успешным);

2) разработка объектов — преобразование необработанного набора данных был, который позже будет использован в модели машинного обучения;

3) обучение модели — финальная стадия обучения модели машинного обучения на помеченном наборе данных с последующим набором проверки для определения точности работы модели.

В частности, если рассматривать функционирование чат-ботов, то вышеперечисленные этапы помогают данной программе анализировать и предоставлять имеющуюся общедоступную информацию в таможенных органах непосредственно заявителю [6].

Таким образом, большая часть документов, связанных с обращениями граждан по ряду вопросов, перестанет быть необходимой в силу решения вопросов напрямую с чат-ботом и без предоставления письменного запроса в таможенный орган.

На данный момент, на работу с документами в таможенных органах приходится большая часть времени сотрудников. Использование современных решений на основе цифровых технологий и искусственного интеллекта позволит решить сразу несколько проблем: повысить престиж таможенной службы, предоставлять наиболее эффективные услуги населению и бизнесу и освободить время сотрудников для решения более важных задач.

Литература

1. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Влияние цифровой трансформации на таможенное администрирование и качество таможенных услуг// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 3 (88). С. 23-32.
2. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Таможенное администрирование как важнейший фактор перехода к цифровой таможне// Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15-21.
3. Стратегия развития ФТС России до 2030 года // Официальный сайт ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda> (дата обращения: 10.09.2021).
4. Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW-59999/23fb391-f3632e3f68a11e40c5a7711f3513cc674/ (дата обращения: 10.09.2021).

5. Chatbots in Government: Optimizing AI for Public Service // Chat Bots News.
URL: <https://chatbotnewsdaily.com/chatbots-in-government-optimizing-ai-for-public-service-ba918632196b> (дата обращения: 10.09.2021).
6. How Chatbots are Beneficial to Government Agencies // Chats Boot Magazine.
URL: <https://chatbotsmagazine.com/how-chatbots-are-beneficial-to-government-agencies-6e21052e3ba4> (дата обращения: 10.09.2021).
7. The state of digital transformation in government and the public sector // I-Scoop.
URL: <https://www.i-scoop.eu/digital-transformation/digital-transformation-government-public-sector/> (дата обращения: 10.09.2021).

Ворона А. А., Горохов А. Д.

Применение искусственного интеллекта в логистике как направление ее совершенствования

В современных условиях логистика играет важную роль во многих процессах. От оптимальной и своевременной доставки зависят производство, сбыт, внешняя торговля. Развитие современного мира диктует необходимость применения передовых технологий. Цифровые технологии проникают во все сферы человеческой жизни и экономики благодаря возможности, используя Интернет, собирать и обрабатывать цифровые данные [2]. Логистика, как и многие другие сферы деятельности также следует новейшим тенденциям и активно использует цифровые технологии для упрощения и ускорения различных процессов. Одним из современных направлений цифровизации является применение элементов искусственного интеллекта в деятельности бизнес-структур. Искусственный интеллект в последнее время начал оказывать значительное влияние на отрасль логистики, а также на цепочку поставок. Так становится актуальным рассмотреть применение искусственного интеллекта в логистике и выявить потенциальные преимущества и недостатки.

Основная цель многих внедрений искусственного интеллекта (ИИ) в логистической отрасли — автоматизировать трудоемкие логистические процессы и снизить собственные издержки. Многие технологические предприятия (например, Google, Amazon) вкладывают значительные средства в эту технологию и лидируют в этой сфере. В настоящее время процессы информатизации, цифровизации плотно вошли во все сферы жизни [1].

Технология искусственного интеллекта изменяет многие складские операции, например, сбор данных, процессы инвентаризации и многое другое. В результате компании могут увеличивать собственные доходы из-за более эффективной работы складов. Искусственный интеллект в автоматизации складов используется для прогнозирования спроса на конкретные продукты. На основе этих данных заказы могут быть изменены, и товары по требованию могут быть доставлены на местный склад. Такое прогнозирование спроса и заблаговременное планирование логистики означает снижение транспортных расходов [3].

Искусственный интеллект можно использовать для прогнозирования спроса, изменения заказов и перенаправления транзитных то-

варов на склады, где это необходимо. Такое планирование и гибкость в логистике означают лучшее обслуживание и более низкие затраты на логистику, и как следствие увеличение прибыли фирмы.

Системы автоматизации склада дают возможность справиться с множеством трудоемких задач. Ведущей технологией, используемой в этих системах, является компьютерный анализ (использование программ искусственного интеллекта для учета расхода товаров), которое может идентифицировать и помочь организовать инвентаризацию. Эти системы также могут оптимизировать запасы и транспортировку между складами, что безусловно позволяет повысить эффективность логистики в целом.

Развитие эффективного использования складов и доставки товаров потребителям несет за собой необходимость более качественно использовать транспортные средства.

Рассмотрим более подробно какие технологии искусственного интеллекта применяются в логистике. Использование автоматизированных транспортных средств в логистической отрасли позволяет снизить транспортные расходы, а также может снизить уровень аварийности. В настоящее время водители обязаны находиться за рулем автономных транспортных средств, и потребуется некоторое время, прежде чем технологии и законодательство позволят полностью автономным транспортным средствам ездить по дорогам без присмотра человека [3].

Технология самостоятельного вождения позволяет логистическим компаниям оптимизировать логистические пути. Беспилотные транспортные средства предлагают ускорить процесс доставки, могут оптимизировать маршруты, уменьшить количество несчастных случаев с человеческими ошибками, работать круглосуточно и многое другое.

Еще один пример использования ИИ в логистике — умные дороги. Примеры этой технологии включают шоссе с солнечными панелями, работающими на светодиодных фонарях. Солнечные панели помогают в производстве электроэнергии, в то время как светодиодные фонари используются для оповещения водителей о дорожных условиях. Кроме того, солнечные панели предотвращают скользкость дороги зимой. Другое приложение — волоконно-оптические датчики, которые могут определять объемы и характер движения и предупреждать водителей о дорожных условиях впереди. Они также могут определять, когда транспортные средства покидают дорогу или попадают в аварии, и предупреждать соответствующие аварийные службы и

органы власти. Это обеспечивает более быструю доставку и более безопасные дорожные условия [5].

Так, например, компания Integrated Roadways создала систему интеллектуального дорожного покрытия. Он может подключать транспортные средства и предоставлять водителям реальную информацию об авариях, пробках и так далее.

Одной из важнейших бизнес-потребностей, влияющих на большинство предприятий, является необходимость прогнозирования объема поставок и товаров, в которых они нуждаются в будущем. Нехватка запасов означает потерю продаж, потерю дохода и часто потерю клиентов, которые могут перейти на продукт конкурента [6].

Поддержание актуальной информации о клиентах является сложной задачей для крупных предприятий. Так до 25% всех телефонных номеров и адресов электронной почты, хранящихся в цифровых контактных приложениях, больше не используются. Например, Американский стартап CircleBack разработал механизм искусственного интеллекта, который помогает управлять контактной информацией [6].

ИИ предоставляет различные алгоритмы, которые могут предсказывать тенденции. Во многих случаях эти алгоритмы могут предсказывать результаты лучше, чем человеческие эксперты.

ИИ может отслеживать и измерять все входные данные и переменные, и делать это быстро и точно, повышая точность прогнозов. Это означает снижение запасов и упрощение управления складом.

Глобальные операторы логистики и цепочек поставок, как правило, управляют большими парками транспортных средств и сетями объектов по всему миру. Современные технологии позволяют использовать ИИ, чтобы упростить обработку и управление контрактами на недвижимость для бизнеса. Такие системы используют обработку естественного языка для классификации любых договорных положений, разделов, относящихся к политике, и частей подписи. В паре с сотрудником для рассмотрения этих выводов контракты, написанные сложным юридическим языком, часто объемом в несколько сотен страниц, могут быть обработаны за долю времени, которое потребовалось бы команде экспертов [8].

Одной из самых новейших технологий в логистике является обнаружение финансовых аномалий с помощью алгоритмов ИИ. Поставщики логистических услуг часто полагаются на огромное количество третьих сторон, включая обычных перевозчиков, персонал по

субподрядку, чартерные авиакомпании и других сторонних поставщиков для выполнения основных функций своего бизнеса. Это накладывает повышенную нагрузку на группы логистического учета, которые ежегодно обрабатывают миллионы счетов-фактур от тысяч поставщиков, партнеров или поставщиков [7].

Технологии искусственного интеллекта, такие как обработка естественного языка, могут извлекать важную информацию, такую как суммы счетов, информация об учетной записи, даты, адреса и вовлеченные стороны, из моря неструктурированных форм счетов, полученных компанией.

Все перечисленные технологии — это начало основной тенденции в цепочке поставок в целом, от складских наземных транспортных средств и беспилотных летательных аппаратов до автономных бизнес-процессов, которыми управляет роботизированная автоматизация процессов (RPA).

Само явление RPA является важнейшей технологической составляющей на пути к использованию искусственного интеллекта в логистике. Так на рис. 1 представлено использование RPA и искусственного интеллекта.

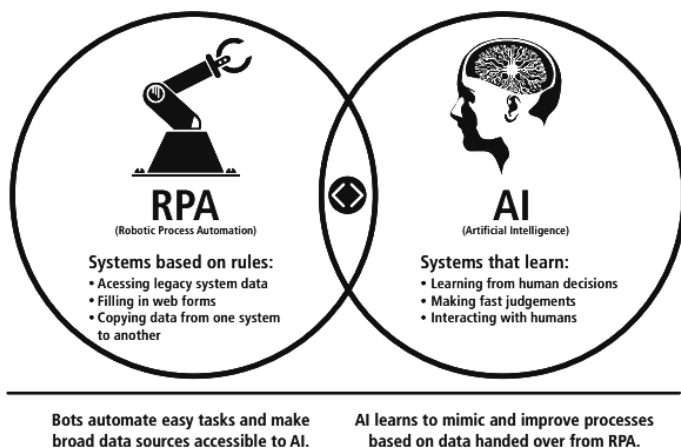


Рис. 1. Роботизированная автоматизация процессов и ИИ [6]

Когнитивная автоматизация относится к интеллектуальной автоматизации бизнес-процессов с использованием комбинации искусственного интеллекта и роботизированной автоматизации процессов.

Данный процесс представляет собой замену канцелярского труда (сбора информации, ее структуризации и т.д.) использованием программных роботов, которые могут быть интегрированы в существующие бизнес-приложения и ИТ-системы. Там, где ИИ способен изучать и извлекать информацию из неструктурированных данных, RPA может выполнять рабочие потоки на основе правил, учитывая хорошо структурированные входные данные от имени работников-людей, и не может учиться дальше своего первоначального программирования. Однако именно система RPA является необходимой базой для развития логистического ИИ.

Так, на рис. 2 представлены основные преимущества такой системы.

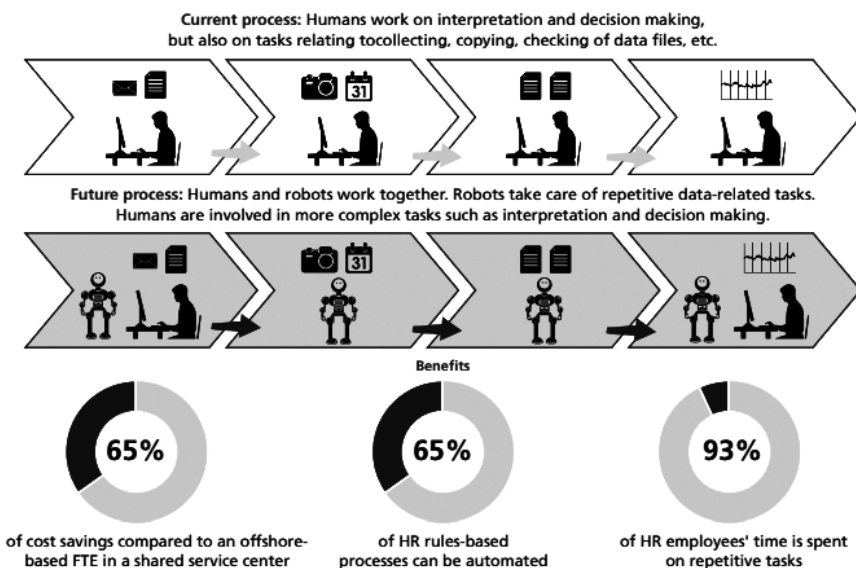


Рис. 2. Преимущества ИИ в аналитических процессах [6]

Внедрение ИИ позволяет снизить влияние человека в цепочке анализируемой информации. Человеку отводится роль поставщика информации алгоритмам ИИ, а потом человек становится получателем анализа этих данных.

Данный процесс позволяет в значительной степени экономить время сотрудников компаний. Так, например, около 93% всего вре-

мени HR-специалисты тратят именно на повторяющуюся работу, 65% которой можно заменить алгоритмами ИИ [6].

В условиях все более сложного и конкурентного делового мира компании, управляющие глобальными цепочками поставок, испытывают беспрецедентное давление, требующее повышение уровня обслуживания при неизменных или даже более низких затратах. В то же время внутренние функции компаний, такие как бухгалтерский учет, финансы, управление персоналом ресурсы, юридические и информационные технологии страдают от большого количества повторяющихся задач, ориентированных на детали. Здесь ИИ предоставляет значительную возможность сэкономить время, снизить затраты и повысить производительность и точность с помощью когнитивной автоматизации [7].

Прогнозное управление сетью с использованием ИИ может значительно повысить эффективность логистических операций. Для авиаперевозок своевременная и полная отгрузка имеет решающее значение, поскольку она составляет лишь 1% мировой торговли в тоннаже, но 35% в стоимостном выражении. Большинство грузовых воздушных линий и сетей планируются с использованием исторических данных и опыта специалистов с многолетним опытом работы в отрасли. Некоторые компании, такие как DHL разработали инструмент, основанный на машинном обучении, для прогнозирования задержек в транзите авиаперевозок, чтобы обеспечить упреждающее смягчение последствий.

Анализируя 58 различных параметров промежуточных данных, модель машинного обучения может предсказать, будет ли среднее ежедневное время транзита по данной полосе увеличиваться или уменьшаться до недели вперед. Кроме того, это решение позволяет определить основные факторы, влияющие на задержки отгрузки, включая временные факторы, такие как день вылета или операционные факторы, такие как своевременная работа авиакомпании. Это может помочь экспедиторам планировать заранее, устраняя субъективные догадки о том, когда или с какой авиакомпанией должны лететь их грузы [6].

Интеллектуальная оптимизация маршрутов имеет решающее значение для логистических операторов для эффективной транспортировки, сбора и доставки грузов. Поставщики логистических услуг и поставщики услуг по доставке на последнюю милю, как правило, обладают глубокими явными и неявными знаниями о городах и их

физических характеристиках. Однако новые требования клиентов, такие как доставка по временным интервалам, специальные услуги и мгновенная доставка, создают новые проблемы с интеллектуальной оптимизацией маршрута.

Опираясь на опыт потребителей, предприятий, розничной торговли, мобильности и производственных секторов, можно получить ценное представление о том, как ИИ может быть продуктивно применен в логистике. Корпоративный ИИ облегчит обременительные задачи, которые определяют многие аспекты современной трудовой жизни.

По мере того, как большие данные из операционных, государственных и частных источников становятся доступными и обрабатываются ИИ, логистические сети будут переходить к проактивной и прогностической парадигме. Компьютерное зрение и ориентированный на язык ИИ помогут логистическим операторам видеть, понимать и взаимодействовать с миром в новых, более эффективных способах, чем раньше. Эти же технологии искусственного интеллекта приведут к появлению нового класса интеллектуальных логистических активов, которые расширят человеческие возможности. Кроме того, ИИ может помочь поставщикам логистических услуг обогатить опыт клиентов за счет общения и доставки товаров еще до того, как клиенты их заказали.

Однако ИИ не лишен своих проблем. Предвзятость и намерения каждого разработчика ИИ могут переплетаться с функциями принятия решений в системе, вызывая сложные вопросы об этике моделей ИИ. Здесь бизнесу, обществу и государственным органам необходимо будет разработать стандарты и правила для обеспечения дальнейшего прогресса ИИ на благо человечества [6].

Подводя итог, можно отметить, что будущее ИИ в логистике имеет огромный потенциал. По мере того как лидеры цепочек поставок будут продолжать свой путь цифровой трансформации, ИИ станет все более важной и неотъемлемой частью повседневного бизнеса, ускоряя путь к проактивному, прогнозируемому, автоматизированному и персонализированному будущему логистики. В конечном счете, ИИ будет придавать большое значение человеческой интуиции, взаимодействию и связям, позволяя людям вносить свой вклад в более значимую работу.

Литература

1. Ворона А.А., Шкарупа А.С. Цифровизация деятельности федеральной таможенной службы России в Северо-Западном федеральном округе// Бюллетень инновационных технологий. 2020. Т. 4. № 4 (16). С. 11-15.

2. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности Федеральной таможенной службы// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 1 (86). С. 26-36.
3. AI Applications/ Use Cases / Examples in Logistics in 2021 [Электронный ресурс]. URL: <https://research.aimultiple.com/logistics-ai/>.
4. Applications of AI in Shipping and Logistics [Электронный ресурс]. URL: <https://transportmsandlogisticstms.com/aiartificial-intelligence-in-logistics/>.
5. Artificial Intelligence (AI): In-depth Guide [Электронный ресурс]. URL: <https://research.aimultiple.com/ai/>.
6. Artificial intelligence in logistics [Электронный ресурс]. URL: http://www.globalhha.com/doclib/data/upload/doc_con/5e50c53c5bf67.pdf.
7. Artificial intelligence in the logistics industry [Электронный ресурс]. URL: <https://supplychainbeyond.com/artificial-intelligence-in-the-logistics-industry/>.
8. The Role of Artificial Intelligence (AI) in Logistics [Электронный ресурс]. URL: <https://www.shiprocket.in/blog/artificial-intelligence-role-in-logistics/>.

Ворона А. А., Мирная Е. А.

Внешнеторговый оборот России и Германии: тенденции и перспективы

В современных условиях развитие торговли между странами становится залогом развития экономики стран. Одним из крупнейших внешнеторговых партнеров для России является Германия. У России и Германии длительная история партнерских взаимоотношений, поскольку расположены страны сравнительно друг к другу, что безусловно является одним из факторов успеха торгово-экономического сотрудничества стран. Вопросы торгово-экономического сотрудничества между Россией и Германией рассмотрены в работах Василенко Е.С. [3], Комарова А.В., Лущик М.А. [4], Маглинова Т.Г., Шупило О.М. [5].

Для того чтобы провести анализ на основе статистических данных, выявить тенденции внешней торговли между Россией и Германией, а также определить влияние факторов на этот процесс в таблице 1 представлена товарная структура экспорта в Германию.

Таблица 1

Товарная структура экспорта России в Германию в % за 2019–2020 гг. [2]

Товарная группа	2019 г., %	2020 г., %
Минеральные продукты	84,16%	78,12%
Металлы и изделия из них	5,09%	5,26%
Драгоценные металлы и камни	2,50%	4,75%
Машины, оборудование и транспортные средства	2,53%	3,24%
Продукция химической промышленности	2,34%	3,17%
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	1,57%	2,48%
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	0,83%	1,44%

Германия является экономически развитой страной, но она не обладает достаточной сырьевой базой, поэтому для поддержания своего промышленного производства ей приходится закупать достаточное количество металлов и минеральных продуктов, о чем и свидетельствует лидерство этих товарных групп в общей товарной структуре экспорта России в Германию.

Конец 2019 г. и весь 2020 г. — период пандемии COVID — 19, как можно видеть из таблицы 2 импорт минеральных ресурсов Германии резко сократился, это может быть связано с низкими ценами на нефть и локдаунами во многих странах мира, в том числе и в Германии, резко уменьшился внутренний спрос на минеральные ресурсы. Но с металлами возникла другая ситуация, рост цен на металлы вызвал их рост в товарной структуре рост на 0,17% в общем объеме импорта Германии.

Далее авторами будет рассмотрена товарная структура импорта России, которая представлена в таблице 2.

Таблица 2

Товарная структура импорта России из Германии в % за 2019–2020 гг. [2]

Товарная группа	2019 г., %	2020 г., %
Машины, оборудование и транспортные средства	51,51%	51,43%
Продукция химической промышленности	29,65%	26,87%
Металлы и изделия из них	6,73%	6,74%
Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье	5,31%	5,65%
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	2,10%	2,01%

Товарная структура импорта России из Германии вполне предсказуема, так как экспорт России в основном состоит из сырья, то импортирует она готовую продукцию, что и представлено в таблице 2, основная импортируемая товарная группа — это машины и оборудование, то есть продукт конечного потребления.

Из таблицы 2 также видно, что за данный период не произошло каких либо существенных структурных сдвигов в товарной структуре импорта России, под влиянием пандемии наибольшее изменение пришлось на продукцию химической промышленности, а именно уменьшилась на 2,78% [5].

На рис. 1 представлены данные внешней торговли России с Германией в млрд долл. США. Основными критическими точками во внешней торговле между странами являются 2014 г., год санкций в отношении России из — за аннексии Крыма, затем постепенный выход из этого политического кризиса, затем расцвет отношений в 2018 г., после этого стагнация, которая обусловлена как стагнацией в Российской экономике, так и медленными темпами роста

в Немецкой экономики и снова кризис 2019 — 2020 гг., вызванный пандемией COVID — 19, из которого страны всего мира пока еще не вышли.

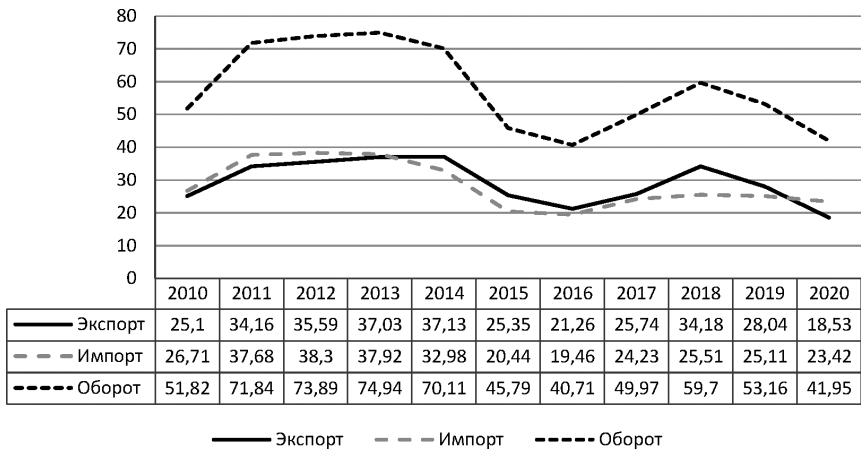


Рис. 1. Внешняя торговля РФ с ФРГ за 2010 — 2020 гг., в млрд долл. США [3]

Авторы считают, что отрицательный тренд во внешнеторговом обороте между Россией и Германией может быть изменен запуском Северного потока — 2. Северный поток — 2 предполагает строительство двух путей газопровода общей мощностью 55 миллиардов кубометров газа в год от побережья России через Балтийское море до Германии [4].

Против строительства данного объекта активно выступают США, которые планируют поставки сжиженного газа в Европу. В декабре 2019-го США ввели санкции против участвующих в проекте компаний, из-за чего швейцарская компания Allseas сразу же остановила прокладку, но строительство магистрали возобновилось спустя год. Россия всегда отрицала политические аспекты, связанные с Северным потоком — 2 и утверждала, что проект преследует только экономические цели, а транзит топлива через Украину продолжится в соответствии с заключенными соглашениями [2].

Когда же прокладка данного газопровода завершится, это может положительно повлиять на внешнеторговый оборот, и можно спрогнозировать, что экспорт России увеличится на 2,75 млрд долл. США при цене газа 50 долл. За 1 тыс. куб. м.

Далее авторами будет составлен прогноз величины экспорта в 2021 г., для этого данные были сведены в таблицу 3.

Таблица 3

Расчет показателей, необходимых для прогноза

Год	у млрд долл. США	t	t ²	ŷ	(y - ŷ) ²
2010	25,1	1	1	11,91708	173,7894
2011	34,16	2	4	3,679728	929,047
2012	35,59	3	9	2,379572	1102,933
2013	37,03	4	16	1,070324	1293,098
2014	37,13	5	25	0,979404	1306,866
2015	25,35	6	36	11,68978	186,6016
2016	21,26	8	64	15,408408	34,24113
2017	25,74	9	81	11,335192	207,4985
2018	34,18	10	100	3,661544	931,3762
2019	28,04	11	121	9,244032	353,2884
2020	18,53	12	144	17,890524	0,40893
сумма	29,28273	13	169		6519,148
среднее		84	770		

Для начала необходимо рассчитать среднее квадратическое отклонение, для этого воспользуемся формулой (1).

$$S_t = \sqrt{\frac{\sum(y - \hat{y})^2}{n - p}} = \sqrt{\frac{6519,148}{11 - 2}} = 26,91 \text{ млрд долл.} \quad (1)$$

где n — число уровней ряда;

p — число параметров тренда.

В нашем случае число параметров тренда равно двум так как для прогноза автор использует линейный тренд

Среднее квадратическое отклонение автор рассчитает по формуле (2).

$$V_t = \frac{S_t}{\bar{y}} = \frac{26,91}{29,28} = 0,9191 \quad (2)$$

Среднее квадратическое отклонение оценивает среднюю величину отклонений ряда от тенденции, все указанные показатели выражаются в тех же в тех же единицах измерения, что и уровни изучаемого временного ряда.

На рис. 2 автор построил линию тренда и с ее помощью спрогнозировал величину экспорта России на 2021 г.

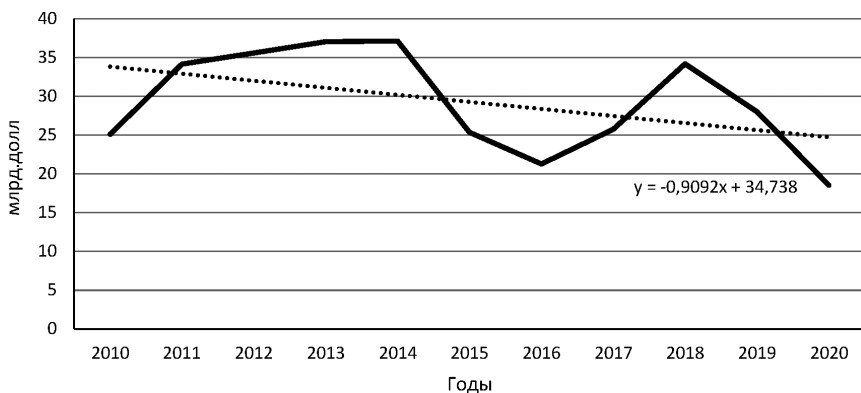


Рис. 2. Построение линии тренда

Что бы сделать прогноз на 2021 г. необходимо подставить $t(x) = 12$ в уравнение тренда, тогда получим $y = -0,9092 \cdot 12 + 34,738$ тогда $y = 23,8276$

Для получения доверительного интервала прогноза рассчитаем ошибки прогноза. Средняя ошибка прогноза определяется по формуле (3).

$$m_{\hat{y}} = S_t \cdot \sqrt{\frac{1}{n} + \frac{t_{np}^2}{\sum t^2}} = 26,91 \cdot \sqrt{\frac{1}{11} + \frac{144}{650}} = 26,91 \cdot \sqrt{0,3124} = 15,0335 \quad (3)$$

Далее рассчитаем предельную ошибку прогноза по формуле (4).

$$\Delta_{\hat{y}} = m_{\hat{y}} \cdot t_{\text{Стьюдента}} = 15,0335 \cdot 2,2622 = 34,0088 \text{ млрд долл. США} \quad (4)$$

Зная предельную ошибку, определим доверительный интервал прогноза, для этого автор воспользуется формулой (5).

$$\begin{aligned} \hat{y}_{np} - \Delta_{\hat{y}_{np}} &\leq y'_{np} \leq \hat{y}_{np} + \Delta_{\hat{y}_{np}} \\ 23,8276 - 34,0088 &\leq \hat{y}_{np} \leq 34,0088 + 23,8276 \\ -10,1812 &\leq \hat{y}_{np} \leq 57,8364 \end{aligned} \quad (5)$$

Таким образом, прогнозное значение не выходит за границы доверительного интервала.

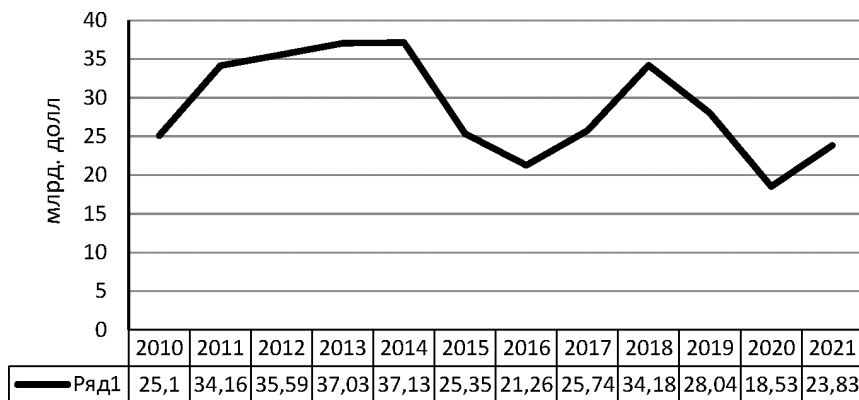


Рис. 3. Прогноз значения экспорта в 2021 г., млрд долл. США

Таким образом, на основании проведенного анализа, можно сделать вывод, что экспорт России в Германию может увеличиться после запуска Северного потока — 2, кроме того, внешнеторговый оборот может увеличиться после стабилизации ситуации с COVID — 19, что в свою очередь может вывести торговые отношения этих двух стран на качественно новый уровень.

Литература

1. Беляев С.А. Анализ внешнеторговых отношений России и Германии // Иннов: электронный научный журнал, 2018. №1 (34). URL: <http://www.innov.ru/science/economy/analiz-vneshnetorgovykh-otnosheniy/>.
2. Белов В.Б. Германо-российское сотрудничество — вызовы 2020 г. и перспективы 2021 г. Часть 2. Экономические аспекты // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2021. №2 С. 22-34.
3. Василенко Е.С. Торгово-экономические отношения России и Германии в эпоху санкций// Панорама. 2017. Т. 29. С. 30-36.
4. Комарова А.В., Лушик М.А. Тенденции развития торгово-экономических отношений России и Германии// Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 1. С. 52-62.
5. Маглинова Т.Г., Шупило О.М. Экономическое сотрудничество России в сложных экономических условиях// Естественно-гуманитарные исследования. 2021. № 36 (4). С. 173-175.

6. Торговое представительство Российской Федерации в Федеративной Республике Германия // Бизнес-путеводитель по Федеративной Республике Германия г. Берлин 2019. с. 70.
7. «Северный поток 2» — последние новости сегодня: официальная информация. URL: <http://www.kremlinrus.ru/article/181/140640/>.
8. Торговый оборот между ФРГ и Россией в 2020 году сократился на 22,2%. URL: <https://tass.ru/ekonomika/10743351>.

Воронин С. Е., Фильчакова В. А.

Цифровая валюта во внешнеэкономической деятельности

Целью Стратегии развития таможенной службы России до 2030 года является содействие развитию международной торговли за счет цифровой трансформации технологий, обработка большого объема данных и внедрение «искусственного интеллекта» [1]. В том числе, таможенная служба обязана оперативно реагировать на все изменения и нововведения в экономической и финансовой системы России и ее внешнеторговых партнеров.

Восьмого апреля 2021 года Центральный банк Российской Федерации представил концепцию цифрового рубля, которая описывает преимущества цифрового рубля, целевую модель, подходы в части денежно-кредитной политики при введении цифрового рубля, а также ключевые этапы реализации проекта [4].

Согласно прогнозам уже к концу текущего года планируется создание платформы цифрового рубля, в январе 2022 года разработать законодательство, регулирующее данную область и запустить тестирование цифрового рубля.

С 1 квартала 2022 года в России в пилотном режиме появится новая форма денег — цифровой рубль. Это будет третья форма денег в России, наряду с наличным рублем и безналичным. Он не будет заменять эти валюты, а вводится в параллельный оборот и будет свободно обмениваться один к одному в любые остальные две формы рубля [4].

По подсчетам на начальном этапе Банк России будет проверять переводы между физическими лицами, а затем и другие операции (оплату налогов и расчеты с бюджетом).

Выпускать цифровые рубли будет Центральный банк России, храниться они будут на электронном кошельке, доступ к которому предоставляют исключительно коммерческие банки. Посредством их приложений появляется возможность проверять баланс кошелька или оплачивать покупки. Однако ответственность за сохранность денег лежит на Центральном Банке России.

Цифровому рублю будут присущи новые свойства, некоторые из них совмещают преимущества наличного и безналичного рубля:

- идентификация, несмотря на отсутствие физической формы, цифровой рубль будет иметь уникальный цифровой код;

- универсальность, возможность расчетов как в онлайн, так и офлайн режимах;
- надежность, эмиссию, транзакции и хранение на цифровых кошельках цифровых рублей будет осуществлять Центральный Банк (Банк России) по технологии распределенных реестров;
- автоматизация транзакций (технологическая платформа цифрового рубля использует технологию смарт-контрактов, что положительно влияет на снижение количества технологических ошибок, уменьшает негативное влияние человеческого фактора и повышает скорость выполнения операций;
- возможность контроля целевого расхода денежных средств (цифровой рубль может быть помечен «маркером», ограничивающим расходы на цели, не соответствующие предназначению).

Все эти свойства цифрового рубля дают ему большие возможности по применению в качестве основного платежного средства для формирования и исполнения государственного бюджета.

Процесс пользования цифровым рублем достаточно простой: например, если на счете в банке лежит 100 российских рублей, то по просьбе банк открывает электронный кошелек и переводит на этот счет российских рублей. Коммерческий банк одновременно и переводит деньги, и списывает эти деньги в адрес Центрального банка. Банк России, в свою очередь, эти 50 российских рублей принимает и эмитирует 50 цифровых рублей. В итоге получается вместо счета в банке электронный цифровой кошелек, на котором 50 российских рублей [4].

Перевод в цифровые рубли можно будет осуществлять как с безналичными деньгами со счетов, так и с наличными (с помощью банкомата и карты банка, а в дальнейшем уже на кошелек в виде цифровых рублей).

Внедрением цифровой формы национальной валюты также занимаются и другие страны мира — Китай, Канада, Арабские Эмираты, Южная Корея, ЮАР, Уругвай. Все эти проекты находятся в разной стадии внедрения. Наиболее близок к внедрению в свободный денежный оборот Китай со своим цифровым юанем [5]. Европейский союз также разрабатывает цифровую форму своей валюты [6].

Несмотря на разные подходы к внедрению цифровых национальных валют в разных странах, все они имеют схожие технологические решения, позволяющие интегрировать цифровые валюты в мировую экономику. Это технология распределенных реестров и смарт контракты.

Технология распределенных реестров (blockchain) придумана довольно давно и нашла свое практическое применение сначала в криптовалютах, но затем постепенно внедрялась в различные сферы экономики, от онлайн игр, до распределения благотворительных средств и построения цепочек поставок [3]. Основные свойства этой технологии — неизменность данных, надежность хранения, скорость транзакций, отсутствие посредников, абсолютная прозрачность операций, открытый код делают ее отличным инструментом для экономических операций. Теперь, когда снят основной барьер для применения, а это правовой статус цифровой валюты, снят, нас ожидают значительные изменения в сфере денежных переводов.

Смарт контракт является программной надстройкой к технологии распределенного реестра. Это, алгоритм — цифровое соглашение, предопределенное компьютерным кодом, который выполняется всеми узлами сети [2]. Смарт контракты позволяют осуществлять автоматический обмен активов в цифровой форме при выполнении определенных условий, что устраняет необходимость посредников и снижает операционные расходы. Это решает проблему доверия между сторонами. Сильные стороны смарт-контрактов, это скорость операций, независимость, то есть защищенность от вмешательства третьих сторон, надежность, т.к. данные в распределенном реестре не могут быть изменены или уничтожены, безошибочность, поскольку система выполнения транзакций автоматизирована и исключает человеческий фактор, низкие затраты — расходы на посредников исключены и сокращены операционные расходы.

Две эти технологии и внедрение цифровых форм денег Центральным Банком России и национальными банками стран, основных внешнеторговых партнеров открывают новые возможности для участников внешнеэкономической деятельности РФ и таможенных органов. Новая форма денег и технология транзакций на основе распределенного реестра позволит:

- избавиться от долларového стандарта. Все взаиморасчеты будут производиться в цифровых национальных валютах с возможностью автоматической конвертации;
- исключить посредников в виде коммерческих банков. Транзакции будут осуществляться непосредственно национальными банками стран;
- получить независимость от международной системы передачи межбанковских платежей SWIFT, так как при расчетах не участвуют банки, члены этой системы;

- упростить валютный контроль над переводами денежных средств резидентами Российской Федерации.

Этого всего уже более чем достаточно для скорейшего внедрения такой системы взаиморасчетов.

Далее приводится краткий обзор таможенных технологий, где внедрение может дать значительный экономический эффект:

- перевод единых лицевых счетов участников внешнеэкономической деятельности на технологию распределенного реестра с использованием смарт контрактов при уплате таможенных сборов и таможенных платежей позволяет избежать авансирования платежей, при одновременном гарантированном обеспечении их уплаты;

- упрощение валютного контроля при экспорте и импорте. Снижение издержек участников внешнеэкономической деятельности при международных расчетах и увеличение скорости платежей;

- значительное снижение количества корректировок таможенной стоимости и выпусков деклараций на товары под обеспечение;

- упрощение и высокая скорость уплаты обеспечения, а также его автоматический возврат;

- исполнение расчетов по условиям внешнеторговых контрактов в автоматическом режиме;

- решение проблемы доверия экспортеров к новому контрагенту и возврата валютной выручки.

Но существует и ряд возможных проблем при внедрении этих технологий:

- отсутствие нормативной базы, в правой области отсутствуют понятия цифровых валют и умный контракт;

- смарт контракты могут работать только с активами, находящимися в их цифровой экосистеме;

- сложность создания единой системы распределенных реестров для всех стран (операторов цифровых валют) на начальном этапе внедрения;

- необходимость создания большого количества новых программных средств в таможенных органах всех уровней, вследствие невозможности адаптации существующих.

Несмотря на весомый ряд сложностей при внедрении этих технологий во внешнеэкономическую деятельность и работу таможенных органов России, администрирования таможенной цифровой рубль избежать невозможно, а выгоды от внедрения очевидны. У Центрального Банка появится возможность лучше контролировать инфляцию,

курс рубля, ставки по кредитам и депозитам, занятость населения и другие экономические показатели. Он будет контролировать политику в области цифрового рубля.

Конечно, после запуска пилотного проекта станет более понятными плюсы и минусы данной формы денег, тогда уже будут сформированы какие-то промежуточные результаты, выводы и направления развития данного элемента Центрального банка.

На мой взгляд, целесообразно создать рабочую группу по обсуждению решения вышеуказанных проблем с участием представителей Центрального Банка, Министерства финансов, Федеральной налоговой службы, Федеральной таможенной службы и участников внешнеэкономической деятельности.

Литература

1. Стратегия развития таможенной службы до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. N 1388-р) [электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 01.10.2021 г.).
2. *Bashir, I.* Mastering Blockchain: A deep dive into distributed ledgers, consensus protocols, smart contracts, DApps, cryptocurrencies, Ethereum, and more, 3rd Edition. Packt Publishing. 2020. — 763p.
3. *Casey, M.J., Vigna, P.* Truth Machine: The Blockchain and the Future of Everything. St. Martin's Press. 2018. — 320p.
4. Банк России: официальный сайт [Электронный ресурс] — URL: <http://www.cbr.ru> (дата обращения 14.09.2021).
5. The Central Bank of the People's Republic of China [Electronic resource]. URL: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4157443/4293696/2021071614584691871.pdf> (date of treatment: 11.09.2021).
6. The European Central Bank The Central Bank of the People's Republic of China [Electronic resource]. URL: https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/other/Report_on_a_digital_euro~4d7268b458.en.pdf (date of treatment: 11.09.2021).

Гетман А. Г.

Применение процедуры приостановления выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных, в новых условиях

За последние 2 года достаточно много внимания уделяется влиянию принимаемых мер, обусловленных новой коронавирусной инфекцией, на различные сферы. И если первоначально обсуждались общие тенденции и прогнозировались общие перспективы [2, с.49], то в настоящее время все больше говорится о новых проявляющихся результатах и показателях, которые стали уже следствием пандемии.

Одним из ожидаемых результатов введения различных ограничительных мер для бизнеса в период пандемии, а также общей тенденции снижения доходов значительной доли потребителей, стало и для нашей страны резкое увеличение оборота контрафактной продукции. Если говорить о количественном выражении, то объемы только непродовольственной контрафактной продукции оцениваются в 5,2 трлн руб. — это сопоставимо с 4,7% ВВП страны [4]. По данным BrandMonitor [5], нелегальная продукция в настоящее время составляет почти четверть российского рынка игрушек. Оборот этого сектора достигает 30 млрд руб. в год.

К наиболее подделываемым категориям товаров, прежде всего, можно отнести детские игрушки (около 35%), одежду и обувь (29%), потребительскую электронику и аксессуары (17,5%). Появляются и новые категории. Так, по словам генерального директора госкорпорации «Ростех» рынок продаваемой питьевой воды в России наполнен контрафактом, доля которого составляет около 30% [1].

Еще одной тенденцией, сформировавшейся на фоне пандемии является увеличение объемов интернет-торговли. Учитывая все эти факторы, а также выявленную несколько лет назад тенденцию по перемещению через границы стран не только готовой контрафактной продукции, но и отдельных комплектующих (верхи от обуви, пробки для закупорки бутылок, этикетки и т.д.), роль таможенного контроля возросла [3].

При этом, в качестве ответного действенного механизма со стороны государства выступают таможенные органы, осуществляющие таможенный контроль за перемещением через таможенную границу товаров, используя, закрепленный ТК ЕАЭС механизм действий.

Суть механизма заключается в применении процедуры приостановления срока выпуска товаров с признаками контрафактных. На

рисунке 1 представлен механизм действий таможенных органов при выявлении товаров, обладающих признаками контрафактных. В соответствии со ст. 124 ТК ЕАЭС в случае, если при совершении таможенных операций, связанных с помещением под таможенные процедуры товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, включенные в таможенные реестры объектов интеллектуальной собственности, таможенным органом обнаружены признаки нарушения прав правообладателя, срок выпуска таких товаров приостанавливается на 10 рабочих дней.

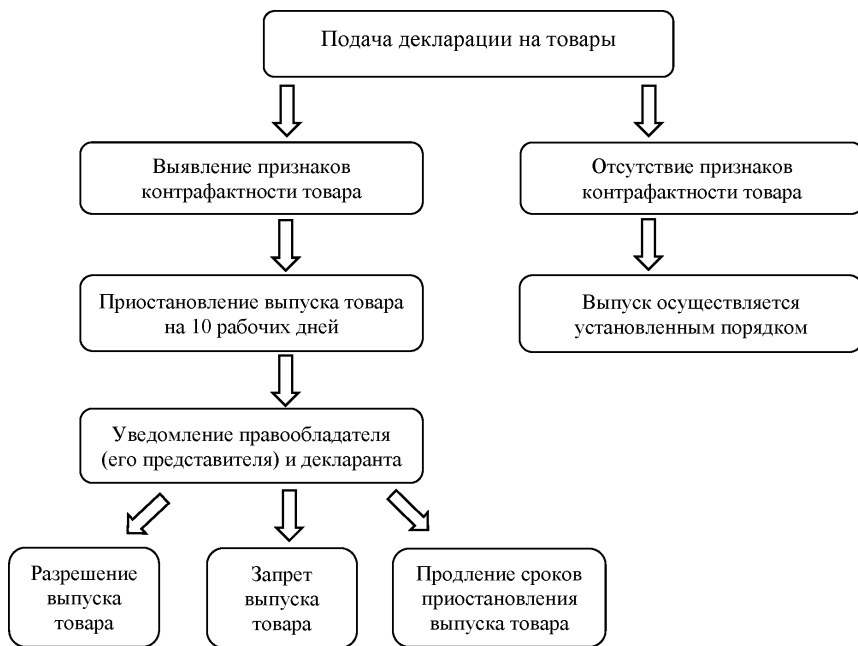


Рис. 1. Механизм действий таможенных органов при выявлении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности, внесенные в таможенные реестры и обладающих признаками контрафактных

Вместе с тем Таможенным Кодексом ЕАЭС предоставляются правообладателям (их представителям) ряд полномочий, необходимых для доказывания своих прав, а именно возможность:

- инициировать продление сроков приостановления выпуска товаров;

- брать пробы и образцы товаров под таможенным контролем;
- запрашивать дополнительную информацию не только о перемещаемом товаре, но и о способах его перемещения и месте происхождения и отправления.

В условиях общей задачи таможенных органов, направленной на сокращение сроков выпуска товаров, приостановление выпуска товаров на 10 рабочих дней является ощутимым не только для правообладателя, но и, безусловно, для владельца товара, так как это время напрямую скажется на количестве его издержек.

В этой связи хотелось бы более подробно остановиться на трактовке определения «рабочих дней», так как с 2020 года этот термин достаточно часто стал употребляться в нормативно-правовых актах нашей страны.

Указом Президента РФ от 25.03.2020 N 206 [7] в связи с выявлением новой коронавирусной инфекции, с 23 марта по 30 марта Президентом РФ, были объявлены нерабочие дни. В дальнейшем, в течение последующего года было подписано еще несколько Указов с такой же формулировкой [8, 9, 10] Таким образом, даты с 25.03.2020 по 30.03.2020; с 30.03.2020 по 03.04.2020; с 04.04.2020 по 30.04.2020; с 04.05.2021 по 07.05.2021; с 30.10.2021 по 07.11.2021 были официально объявлены «нерабочими днями».

В соответствии со ст. 4 ТК ЕАЭС определено, что если срок исчисляется рабочими днями, под рабочими днями понимаются дни недели с понедельника по пятницу, на которые не приходятся дни, объявленные нерабочими в соответствии национальными законодательствами государств-членов ЕАЭС.

Вместе с тем, последний пункт данной статьи содержит указание на то, что если в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза и в иных местах нахождения таможенных органов установлено время работы таможенных органов в нерабочие дни, срок совершения таможенных операций этими таможенными органами, исчисляемый рабочими днями, включает в себя нерабочие дни. Учитывая, что таможенное декларирование в настоящее время осуществляется вне зависимости от мест нахождения таможенных органов, через центры электронного декларирования, принципиальность работы таможенных органов не имеет существенного значения для трактовки «рабочих дней», связанных с исчислением сроков приостановления впуска товара.

Помимо этого, понятие «рабочие дни» содержится в Решении Коллегии Евразийской экономической комиссии от 6 марта 2018 г.

№ 35 [6] и закреплено как дни недели с понедельника по пятницу, на которые не приходится дни, объявленные нерабочими в соответствии с законодательством государства пребывания Комиссии, а также выходные дни, на которые в соответствии с законодательством пребывания комиссии перенесены рабочие дни.

Так же хотелось бы отметить, что ФТС России разъясняла трактовку «рабочих дней», правда, применительно к Таможенному кодексу Таможенного Союза. Учитывая, что основные положения и механизм защиты прав интеллектуальной собственности, заключенный в применении процедуры приостановления срока выпуска товаров, не изменился, интересно его проанализировать.

Так, в соответствии с Письмом ФТС России от 30 июня 2015 года № 14-36/31557 «О вопросах обеспечения защиты прав на объекты интеллектуальной собственности таможенными органами Российской Федерации» [11] срок приостановления выпуска товаров исчисляется исходя из того, что под рабочими днями понимаются дни недели с понедельника по пятницу, на которые не приходится праздничные дни, объявленные нерабочими в соответствии с законодательством государств — членов Таможенного союза, вне зависимости от графика работы таможенного органа.

Таким образом, как и Решение коллегии ЕЭК, так и разъяснение ФТС России, указывают на необходимость считать «рабочие дни» как официально утвержденные, а следовательно, «нерабочие дни» не учитываются при исчислении сроков приостановления выпуска товаров.

Кроме того, в связи с объявленными нерабочими днями, в течение которых государственные органы должны продолжить функционирование, хоть и в усеченном составе — сами правообладатели (их представители) полностью не работают. Тем самым, любое ожидание действий с их стороны является бесперспективным. Потенциально контрафактный товар может быть выпущен в свободное обращение в виду отсутствия ответа от правообладателя только потому, что правообладатель не работал в эти дни и не мог увидеть запрос.

Подводя итог, с учетом новых реалий и неясности перспектив с пандемией, подписания Указов Президента РФ по поводу объявления все новых «нерабочих дней» можно говорить о назревшей необходимости разработки новых разъяснений о понимании и исчислении «рабочих дней» при принятии решения о приостановлении выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных.

Литература

1. Абрамов Д. Четверть питьевой воды в России оказалась подделкой <https://gia.ru/20190722/1556765525.html> (дата обращения — 21.10.2021).
2. Бойко И.В., Гетман А.Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии. *Управленческое консультирование*. 2020. № 11 (143). С.42-48.
3. Гетман А.Г. О трансграничном перемещении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности: новые вызовы и направления развития. В сборнике: *Таможенные чтения 2020: Стратегия развития 2030: Вызовы времени. Наука и инновации. Сборник материалов Международной научно-практической конференции*. В 3-х тт. Санкт-Петербург. 2020. С.44-50, с.45.
4. Контрафакт таит в себе массу скрытых рисков. <https://www.kommersant.ru/amp/4586243> (дата обращения — 20.10.2021).
5. Результаты исследования BrandMonitor. Официальный сайт. https://brandmonitor.ru/brandmonitor-research/BrandMonitor_Контрафакт_В_Торговых_Центрах.pdf (дата обращения — 15.10.2021).
6. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 6 марта 2018 г. N 35 «О ведении единого таможенного реестра объектов интеллектуальной». [Электронный ресурс], https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_292827/, дата обращения — 20.10.2021).
7. Указ Президента РФ от 25.03.2020 N 206 «Об объявлении в Российской Федерации нерабочих дней» [электронный ресурс], https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348485/, (дата обращения — 21.10.2021).
8. Указ Президента Российской Федерации от 02.04.2020 № 239 «О мерах по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19)» [Электронный ресурс], URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_349217/ (дата обращения — 20.10.2021).
9. Указ Президента Российской Федерации от 20.10.2021 № 595 «Об установлении на территории Российской Федерации нерабочих дней в октябре — ноябре 2021 г.», [Электронный ресурс], https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_398714/, (дата обращения — 20.10.2021).
10. Указ Президента РФ от 23.04.2021 N 242 «Об установлении на территории Российской Федерации нерабочих дней в мае 2021 г.» [Электронный ресурс], https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_382845/, (дата обращения — 20.10.2021).
11. Письмо ФТС России от 30 июня 2015 года N 14-36/31557 «О вопросах обеспечения защиты прав на объекты интеллектуальной собственности таможенными органами Российской Федерации». [Электронный ресурс], <https://www.alta.ru/tamdoc/15p31557/>, дата обращения — 20.10.2021).

Гетман А. Н.

Финансовые риски невыполнения планового задания по таможенным платежам, обусловленные запретом на ввоз отдельной категории товаров

Федеральная таможенная служба (далее — ФТС России) является вторым по величине из федеральных органов исполнительной власти — администраторов доходов федерального бюджета, на которые приходится максимальные объемы администрируемых доходов [2, С.43]. Так из общего объема поступивших в 2020 году доходов в 18,7 трлн рублей, на долю ФТС России приходится 4,7 трлн рублей, что составляет 25% (больше только у Федеральной налоговой службы — почти 11 трлн. рублей или почти 59%). При этом, 3,4 трлн. рублей (72%) приходится на импорт товаров и 1,1 млрд. рублей (23%) — на экспорт [6].

На важность выполнения годового планового задания указал и Министр Финансов России Антон Силуанов на коллегии ФТС России при подведении итогов деятельности за 2020 год: «Необходимо мобилизовать все резервы таможенных органов для обеспечения тех плановых заданий, которые учтены в бюджете по сбору налогов и платежей в сумме почти пяти триллионов рублей» [1].

Существенное влияние на выполнение планового задания оказывает структура ввоза и вывоза товаров [7, с.48-49].

Приказом ФТС России от 29.12.2020 № 1159 «Об утверждении показателей результативности, эффективности деятельности и индикативных показателей региональных таможенных управлений и таможен», утверждены показатели результативности деятельности, показатели эффективности деятельности и индикативные показатели региональных таможенных управлений и таможен, непосредственно подчиненных ФТС России. При этом, под номером 1 значится такой показатель результативности деятельности как «Исполнение контрольного задания, установленного таможенным органам в целях обеспечения исполнения федерального бюджета», что говорит о первостепенной важности вопроса объема таможенных платежей, перечисляемых в бюджет.

Разбирая составляющую перечислений от импорта товаров, необходимо отметить, что на исполнение показателя влияет множество факторов, среди которых наиболее важные следующие:

- курс валют и его отклонения от прогнозного значения, формируемого Министерством экономического развития России;
- ставка таможенной пошлины или налога — то есть его размер (величина), исчисляемый в процентах от стоимости либо от единиц измерения количества товара в зависимости от вида ставки;
- объем и структура импорта товаров.

Рассмотрим более подробно последний фактор, который не является величиной постоянной и на который влияют множество условий, от глобальных (общее состояние мировой экономики и конкретных рынков производства и сбыта продукции), до локальных. К последним, без сомнения можно отнести запреты на ввоз отдельных категорий товаров.

Так, в Российской Федерации сложилась устойчивая практика, когда по тем или иным причинам Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор) принимает решения о приостановлении ввоза на территорию Российской Федерации пищевой продукции.

Характерным примером данных действий является запрет на ввоз свежего перца, происхождения Турецкой Республики с 17.11.2021 [4] и свежего перца, происхождения Исламской Республики Иран с 02.12.2021 [5].

Как известно, при распределении планового задания по перечислению средств в Федеральный бюджет внутри ФТС России между ее территориальными органами, используются алгоритмы, учитывающие в том числе объемы ввоза товаров в сопоставимом периоде предыдущего года. Но при этом, риск изменения физических объемов не учитывается, соответственно не оценивается и финансовый риск невыполнения плановых показателей.

В силу географического расположения стран (Турция и Иран) и сложившейся логистики экспорта товаров их резидентами, основные объемы декларирования приходятся на таможенные органы Южного и Северо-Кавказского таможенных управлений. В рамках реализации стратегии ФТС России, направленной на концентрацию процессов таможенного оформления в электронных таможнях, иранские товары в своем большинстве декларируются Северо-Кавказской электронной таможне, а турецкие товары — Южной электронной таможне.

Чтобы оценить объем выпавших доходов (таможенных пошлин и налогов, взимаемых таможенными органами при ввозе товаров), необходимо прежде всего рассчитать примерный объем продукции, которая не может быть ввезена по причине запрета Роспотребнадзора с

начала действия запрета до конца 2021 года. Для этого будем опираться на данные аналогичного периода 2020 года с учетом тенденции (темпа роста стоимости в долл. США) по продовольственным товарам, составляющей 8,8% по данным таможенной статистики ФТС России [3]. Расчеты показывают, что до конца 2021 года в Россию не будет ввезено почти 3 тыс. тонн свежего перца турецкого и иранского происхождения, ориентировочной стоимостью порядка 3,4 млн. долл. США. Соответственно, выпавшие таможенные платежи можно оценить в 40 млн. рублей.

Оценивая финансовые риски, связанные с выполнением планового задания, можно констатировать их относительную незначительность для Южной электронной таможни около 0,01% и для Северо-Кавказской электронной таможни около 1,5%. При этом, необходимо также учитывать, что оцениваемый период времени соответствует периоду времени действия запрета и составляет всего 1 — 1,5 месяца и касается товара, не относящегося к категории платежеемких. Но даже на таком коротком периоде выявлены финансовые риски, возникающие у таможенных органов низшего звена (уровня таможни).

В таможенных органах с 2004 года и по настоящее время применяется система управления рисками, вместе с тем она не распространяется за редким исключением на внутренние процессы организаций, входящих в структуру ФТС России.

Действующий стандарт Российской Федерации ГОСТ Р ИСО 31000-2019 говорит о том, что «Менеджмент риска является частью корпоративного управления организации и имеет фундаментальное значение для управления на всех уровнях. Он способствует совершенствованию системы управления организацией». Изложенный в нем принципы, структура и процесс вполне применимы и в таможенных органах после определенной адаптации, учитывающей специфику деятельности.

Литература

1. Зайганов М. Таможня должна перечислить в бюджет в 2021 году почти 5 трлн рублей. Российская газета, Выпуск от 26.02.2021. <https://rg.ru/2021/02/26/tamozhnia-dolzha-perechislit-v-biudzhet-v-2021-godu-pochti-5-trln-rublej.html>. Дата обращения: 02.11.2021.
2. Левченко Е.А., Лемак А.С. Проблемы планирования доходов федерального бюджета Российской Федерации (на примере деятельности Федеральной таможенной службы). Вестник Алтайской академии экономики и права. 2020. № 6-1. С.42-49.

3. Официальный сайт ФТС России Федеральная таможенная служба (customs.gov.ru), дата обращения: 01.11.2021.
4. Письмо Роспотребнадзора от 16.11.2021 №02/23453-2021-23 «О запрете ввоза пищевой продукции из Турецкой Республики на территорию Российской Федерации».
5. Письмо Роспотребнадзора от 01.12.2021 №02/24695-2021-27 «О запрете ввоза пищевой продукции из Исламской Республики Иран на территорию Российской Федерации».
6. Предварительная оценка исполнения федерального бюджета за январь — декабрь 2020 года. Минфин России :: Пресс-центр :: Предварительная оценка исполнения федерального бюджета за январь — декабрь 2020 года (minfin.gov.ru). Дата обращения: 26.10.2021.
7. Шарошенко И.В. Администрирование таможенных доходов: факторы эффективности и направления совершенствования. Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 4. С. 48-56.

Головань Т. В., Тонконог В. В.

Цифровизация как способ повышения эффективности и результативности деятельности таможенных органов на примере ЦЭД Новороссийской таможни

В настоящее время основополагающим критерием, характеризующим эффективность деятельности таможенных органов Российской Федерации (РФ), является внедрение современных цифровых технологий, применение которых повышает качество оказываемых услуг при осуществлении внешнеторговой деятельности, значительно упрощает и ускоряет таможенное оформление и таможенный контроль и способствует прозрачности совершаемых таможенных операций. Кроме того, в условиях стремительно развивающейся цифровизации практически во всех сферах деятельности, особенно во внешнеэкономической, вопрос внедрения современных цифровых технологий является актуальным как для таможенных органов, так и для участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД). По существу, цифровизация таможенной деятельности представляет собой некий инструмент управления, контроля и администрирования уже имеющейся внутри таможенной системы информации в целях повышения эффективности осуществления таможенного контроля и таможенного оформления, что одновременно с этим способствует созданию более благоприятных условий для осуществления деятельности участниками ВЭД, выявляя при этом нарушения таможенного законодательства.

Достаточно большое количество научных трудов В.В. Макрусева [1], Р.П. Мешечкиной [3], Ю.И. Сомова [7], А.А. Вороны [4] и др. посвящены вопросу внедрения современных цифровых технологий в деятельность таможенных органов, проанализировав которые, можно заключить, что принимаемые Федеральной таможенной службой (ФТС) России меры по цифровизации деятельности таможенных органов нацелены на дальнейшее развитие и международное взаимодействие с таможенными органами иностранных государств.

Примерно с 2018 года, когда вступил в силу Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ЕАЭС), постепенно начал реализовываться национальный проект «Международная кооперация и экспорт», основной задачей которого являлось сокращение административных барьеров в сфере осуществления внешнеэкономической деятельности. Параллельно с этим ФТС России приступила к созданию

электронных таможен, электронного личного кабинета участника ВЭД и активному внедрению информационных технологий. Здесь нельзя не сказать о Стратегии развития таможенной службы до 2030 года [6], нацеленной на трансформацию таможенного администрирования и создание к обозначенному сроку интеллектуальной таможни.

К целевым ориентирам в создании интеллектуальной таможни, выделенным ФТС России в Стратегии развития таможенной службы до 2030 года, относятся следующие [6]:

- 1) создание «интеллектуального пункта пропуска»;
- 2) использование искусственного интеллекта, например, при проверке электронных разрешительных документов или при оценке уровня риска товарной партии при ее перемещении через таможенную границу ЕАЭС и пр.;
- 3) развитие электронного межведомственного взаимодействия на территории ЕАЭС;
- 4) применение современных платежных систем, что в определенной степени послужит обеспечением увеличения поступлений денежных средств в федеральный бюджет и т. д.

Отсюда следует, что Стратегия развития таможенной службы до 2030 года предусматривает создание новой и «умной таможенной службы», обладающей «искусственным интеллектом», информационно связанной с участниками ВЭД, иными государственными органами как России, так и иностранных государств, которая одновременно будет незаметна для добросовестных участников ВЭД и в то же время результативной для государства. Достичь этого поможет прежде всего внедрение современных цифровых технологий и автоматизация принятия решений при совершении таможенных операций. В данном случае требуется переосмысление и пересмотр роли должностных лиц таможенных органов и применяемых ими информационных систем в разработке новых перспективных механизмов совершения таможенных операций, которые в свою очередь позволили бы максимально использовать преимущества систем обработки огромного массива информации и искусственного интеллекта. Несмотря на внедрение технологий автоматической регистрации деклараций на товары (ДТ) и автоматического выпуска товаров, алгоритм технологии совершения таможенных операций существенно не изменился — осуществляется последовательная проверка документов участников ВЭД и допускается автоматический порядок принятия решений только при наличии определенных условий совершения таможенных операций [2].

Для того чтобы наглядно продемонстрировать значение цифровизации в деятельности таможенных органов, необходимо проанализировать изменение различных индикаторов, обосновывающих значимость от внедрения цифровых инструментов в деятельности таможенных органов РФ. Рассмотрим значения целевых показателей (ЦП) № 3, 4, 5, 6 решения задач Комплексной программы развития ФТС России от 27.06.2017 г. № 1065 [5] на примере Новороссийской таможни по состоянию на 31 декабря 2020 г. (таблица).

Показатели внедрения цифровых технологий в деятельность таможенных органов РФ на примере Новороссийской таможни по состоянию на 31.12.2020

Показатели	Согласно расчету с учетом Методики расчета ЦП, утвержденной приказом ФТС России от 29.09.2017 г. №1574	Согласно расчету с учетом Методики расчета ЦП, утвержденной приказом ФТС России от 09.12.2020 г. №1075
ЦП № 3 «Доля автоматически зарегистрированных электронных деклараций на экспортируемые товары»	90,25%	96,30%
ЦП № 4 «Доля автоматически зарегистрированных электронных деклараций на импортируемые товары»	81,15%	99,20%
ЦП № 5 «Доля автоматически выпущенных электронных деклараций на экспортируемые товары, поданных участниками внешнеэкономической деятельности низкого уровня риска»	44,02%	73,12%
ЦП № 6 «Доля автоматически выпущенных электронных деклараций на импортируемые товары, поданных участниками внешнеэкономической деятельности низкого уровня риска»	65,48%	85,88%

Источник: составлено авторами по материалам исследования.

Отметим, что расчет целевых показателей в таблице 1 был осуществлен на основании приказа ФТС России от 29.09.2017 г. №1574 «Об утверждении методик расчета целевых показателей решения задач Комплексной программы развития ФТС России на период до 2020 года», а затем пересчитан согласно положениям приказа ФТС России

от 09.12.2020 г. №1075 «О внесении изменений в расчет показателей №3-№6 к приказу ФТС России от 29 сентября 2017 г. №1574».

Таким образом, на примере Новороссийской таможни из данных, представленных в таблице 1, можно заключить, что благодаря внедрению цифровизации в деятельность таможенных органов:

- во-первых, произошло ускорение проведения таможенного контроля при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС, что способствовало снижению административных барьеров и как следствие, сокращению издержек участников ВЭД;

- во-вторых, увеличилось качество таможенного контроля при значительно меньших временных регламентах, затрачиваемых на таможенное оформление и таможенный контроль;

- в-третьих, привело к развитию информационных технологий.

Для более полного понимания о значении цифровизации в деятельности таможенных органов РФ, также видится необходимым проанализировать количество оформленных ДТ. Рассмотрим эти данные также на примере Новороссийской таможни за 2019-2020 гг., ввиду того, что только в сентябре 2018 года в таможне заработал Центр электронного декларирования (ЦЭД) и произошли изменения в структуре как оформленных ДТ, так и поступления платежей в разрезе таможенных постов, относящихся к Новороссийской таможне (рис. 1).



Рис. 1. Количество в атематическом режиме зарегистрированных ДТ и выпущенных ДТ за 2019-2020 гг. Новороссийской таможней, шт.

Безусловно, автоматизация процессов таможенного оформления, таких как авторегистрация и автовыпуск ДТ, положительно влияет на организацию работы при таможенном оформлении товаров. Для поддержания показателя автоматической регистрации на высоком уровне должностные лица, регистрирующие ДТ, осуществляют анализ товарных партий, не прошедших технологию автоматической регистрации, на предмет выявления потенциальных причин и условий, препятствующих реализации алгоритма. С учетом выявленных несоответствий принимаются решения об отказе с подробным информированием участников ВЭД о выявленных ошибках.

Значимым показателем деятельности таможенных органов от внедрения автоматической регистрации ДТ и автоматического выпуска ДТ, является показатель нагрузки при указанных таможенных операциях. Так, по данным Новороссийской таможни по состоянию на июль 2021 года самым высоким показателем нагрузки при автоматизации выпуска товаров в ЦЭДе Новороссийской таможни был выявлен май месяц 2021 года, в среднем за смену количество оформленных ДТ составило 609 штук, в среднем 23 ДТ выпускал один инспектор за смену, что отражено на рисунке 2.

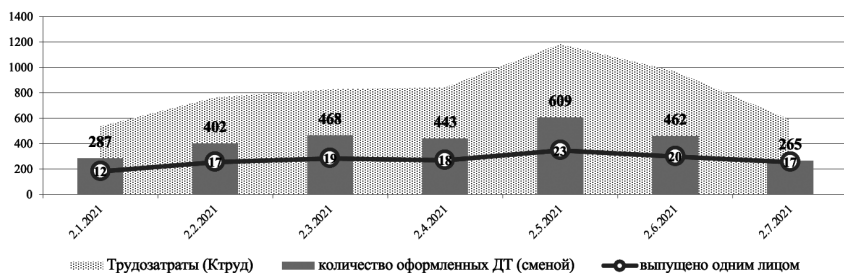


Рис. 2. Показатели нагрузки ЦЭД Новороссийской таможни на начало августа 2021 года

Несмотря на то, что анализ показателей деятельности Новороссийской таможни проводился за 2019–2020 гг. по внедрению автоматической регистрации ДТ и автоматического выпуска ДТ, можно сделать вывод, что выявлен значительный рост целевых показателей согласно Методики расчета целевых показателей, утвержденной приказом ФТС России от 09.12.2020 г. №1075, следовательно, благодаря внедрению цифровизации в деятельность таможенных органов существенно возросла эффективность осуществления таможенных операций.

Для того чтобы количественно оценить эффективность от внедрения цифровизации в деятельность таможенных органов на примере Новороссийской таможни, рассмотрим динамику поступлений таможенных платежей в федеральный бюджет. Увеличение количества оформленных ДТ ЦЭДом Новороссийской таможни за 2020 год позволило данной таможне обеспечить пополнение федерального бюджета на сумму 86,4 млрд. руб. (рис. 3), что больше по сравнению с 2019 годом на 10,5% (на 9,04 млрд. руб.). Причем отметим, что выполнение показателя результативности деятельности (ПРД) №1 в первом квартале 2020 года составило 21034,40 млн. руб. (101,82%), во втором — 19572,7 млн. руб. (101,8%), в третьем — 18623,00 млн. руб. (100,9%), в четвертом — 27129,5 млн. руб. (84,60%).

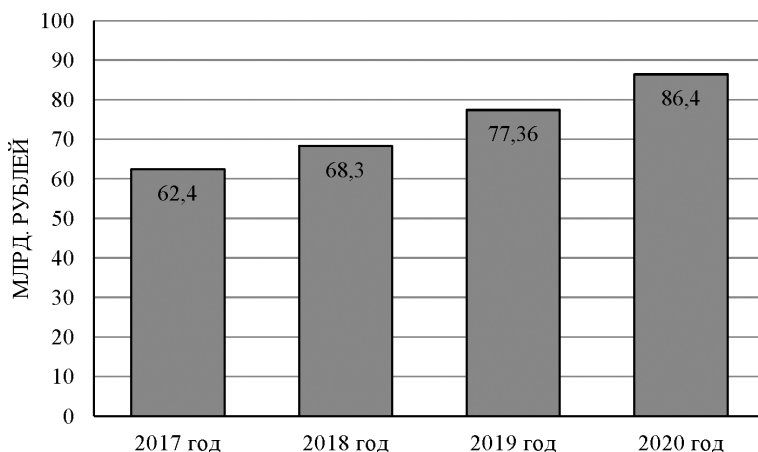


Рис. 3. Динамика поступления таможенных платежей в федеральный бюджет России Новороссийской таможней за 2017-2020 гг., млрд. руб.

Подытоживая проведенный анализ по значимости цифровизации в деятельности таможенных органов, выраженной в автоматизации зарегистрированных ДТ и автоматизации выпущенных ДТ на примере Новороссийской таможни, можно заключить, что:

1) достигнута значительная эффективность деятельности ЦЭДа Новороссийской таможни, поскольку наблюдается оптимальное соотношение количества обработанных ДТ и числа ДТ, выпущенных одним инспектором. Кроме того, эффективность ЦЭДа будет увеличиваться вместе с ростом количества обработанных ДТ;

2) наблюдается результативность деятельности ЦЭДа Новороссийской таможни, которая выражается в высоких значениях целевых показателей от внедрения цифровых технологий и контрольных показателей по объему таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет. Результативность ЦЭДа напрямую зависит от объема автоматически зарегистрированных ДТ и автоматически выпущенных ДТ: чем больше будет объем ДТ, тем результативность ЦЭДа будет выше.

Таким образом, внедрение цифровизации в деятельность таможенных органов значительно упрощает таможенные операции, связанные с осуществлением внешнеэкономической деятельности, вследствие чего сокращаются расходы участников ВЭД, что способствует благоприятному развитию климата международной торговли товарами, при этом абсолютно не уменьшая результативность и безопасность для государства.

Литература

1. *Макрусев В.В.* Актуальные проблемы развития института таможенного администрирования в условиях цифровой экономики / В.В. Макрусев // Тихоокеанская Россия на экономико-политической карте мира: сборник научных трудов; под общей редакцией М.В. Ниязовой. — Владивосток: РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии, 2019. — С. 99-103.
2. *Малышенко Ю.В., Богданов М.П.* Внедрение технологий автоматической регистрации и выпуска товаров российской таможней // Вестник Российской таможенной академии, 2017. — №4. — С. 107-113.
3. *Мешечкина Р.П.* Цифровые технологии: результаты и перспективы использования для совершенствования таможенных процессов / Р.П. Мешечкина // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. — 2020. — №3 (82). — С. 23-34.
4. *Мешечкина Р.П., Ворона А.А.* Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности Федеральной таможенной службы / Р.П. Мешечкина, А.А. Ворона // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. — 2021. — 1 (86). — С. 26-36.
5. Приказ ФТС России от 27.06.2017 г. № 1065 (ред. от 18.12.2019 г.) «О решении коллегии ФТС России от 25 мая 2017 года «О Комплексной программе развития ФТС России на период до 2020 года»» / [Электронный ресурс] // Альта Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/17pr1065/> (дата обращения 12.10.2021 г.).
6. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 г. № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» / [Электронный ресурс] // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ (дата обращения 12.10.2021 г.).
7. *Сомов Ю.И.* Комплексный подход к экономической оценке возможности применения перспективных информационно-коммуникационных технологий в деятельности таможенных органов / Ю.И. Сомов // Вестник Российской таможенной академии. — 2019. — №3. — С. 95-103.

Гончарук И. В.

Управление цепями поставок в трансграничной торговле: новое в российской практике

Торговля товарами через интернет — это один из наиболее быстро развивающихся сегментов розничной торговли в мире. В 2020 году объем электронной торговли достиг 4,2 трлн долл. США, что составило 16.1% общих розничных продаж [1]. Товар перемещается от производителя к покупателю, минуя традиционную торговую сеть, со множеством логистических посредников (дистрибьюторов, оптовиков, розничных продавцов-ритейлеров). Быстрый рост интернет-продаж приводит к структурному изменению мирового розничного рынка, расширяя границы международной торговли.

В России за десять лет с 2010 по 2020 год объем интернет торговли вырос более, чем в десять раз, и по итогам 2020г. составил более 3,2 млрд руб. Рост покупок в иностранных интернет магазинах, способствовал росту трансграничной торговли, которая увеличилась более, чем в 20 раз, в отдельные годы достигая трети от общего объема интернет торговли [2].

Значительная часть покупок товаров в интернет-магазинах, доставляются заказчикам по почтовым каналам в международных почтовых отправлениях (МПО). Устав Всемирного почтового союза (ВПС) гарантирует свободное обращение почтовых отправлений по единой почтовой территории, которую образуют почтовые сети стран-членов, и низкое обложение товаров, предназначенных для личного пользования, пересылаемых в МПО [3].

Всемирная таможенная организация (ВТамО) в Луксорской декларации (2017 г.) выделила ключевые признаки трансграничной торговли: это формирование сделок в онлайн режиме; трансграничные сделки по поставке материальных товаров; предназначение товара для конкретного покупателя [4]. Таким образом, трансграничная электронная торговля — это торговля материальными (физическими) товарами, сформированная в режиме онлайн, при которой товар, заказанный покупателем для личного или коммерческого использования, на маркетплейсах, интернет-магазинах и на вебсайтах поставщиков и производителей пересекает таможенную границу и оформляется по упрощенным таможенным правилам. Инициаторами покупок являются физические лица, которые в зависимости от своих потребностей,

вкусов, предпочтений совершают онлайн покупки, стихийно формируя трансграничный рынок электронной (цифровой, интернет-торговли), который постоянно растет и требует особых подходов в торговой и таможенной политике страны. Таким образом, значительная часть импорта потребительских товаров выводится из-под государственного регулирования, осуществляемого таможенными службами всех стран. Быстрое изменение торговой среды ставит перед таможенными органами новые задачи в области регулирования электронной трансграничной торговли.

Основные проблемы, с которыми сталкиваются таможенные администрации при оформлении постоянно растущего числа мелких МПО — это высокая стоимость оформления и контроля оборота интернет-торговли и сложность взимания таможенных платежей с большого числа участников электронной торговли.

Многосторонняя рабочая группа по вопросам электронной торговли (РГВЭТ) Международной таможенной организации, проанализировав международный опыт регулирования интернет торговли и руководствуясь положениями Луксорской декларации разработала «Рамочные стандарты трансграничной электронной торговли» (далее по тексту Стандарты), в которых на основе комплексных исследований, собраны рекомендации для упрощения трансграничной международной торговли в интересах всех участников этого процесса) [5]. По мнению РГВЭТ, именно национальные таможенные администрации, которые в силу своих полномочий имеют право требовать предварительное декларирование товаров, пересекающих границу, должны играть основную роль в деле управления трансграничными потоками электронной торговли.

Ключевым фактором регулирования трансграничной торговли является предоставление своевременной и точной информации для проведения предварительной оценки рисков и проведение автоматической таможенной очистки МПО с минимальным физическим вмешательством. В Стандартах проведен анализ возможности получения предварительного информирования таможенных органов от различных участников трансграничной торговли (заказчиков, поставщиков товаров, маркетплейсов, банков, почтовых операторов, службы экспресс доставки). Данные, предшествующие прибытию товара, должны включать следующие элементы: название и адрес поставщика, название/имя и адрес покупателя, место доставки, наименование и описание товаров, стоимость товаров, масса товаров, количество штук, произ-

хождение, режим доставки и данные для отслеживания (включая идентификатор груза/номер для отслеживания, перевозчик/почтовый оператор). Эта информация должна поступить к таможенным органам с момента оформления покупки до прибытия груза на таможенное оформление [5].

Стандарты также предлагают использовать альтернативные модели сбора таможенных пошлин, взаимодействуя не только с заказчиком товара, но и поставщиком (маркетплейсом) и посредниками (уполномоченными почтовыми операторами и службами экспресс-доставки).

Национальные почтовые операторы, в соответствии с пунктами 1 и 4 статьи 20 Всемирной почтовой конвенции [6], имеют право взимать таможенные пошлины и все другие возможные сборы, что законодательно закрепляет их функции как основного оператора интернет-торговли. В результате переговоров ВТамО и ВПС разработаны совместные стандарты электронного обмена сообщениями для обеспечения предварительного декларирования и предварительной очистки почтовых грузов. ВПС разработал нормативную базу, обеспечивающую основу этого сотрудничества, путем внесения поправок в статью 8 «Почтовая безопасность» Всемирной почтовой конвенции (2014 г.), что позволяет почтовым операторам представлять таможенным органам данные о почтовых отправлениях посредством электронных сообщений EDI [5].

Стандарты предлагают таможенным администрациям стран импорта активно сотрудничать с частным бизнесом, заключая договоры с маркетплейсами, согласно которым в момент оформления заказа оператор интернет-торговли должен взимать с заказчика оплату всех необходимых платежей (таможенных пошлин, и/или НДС, налога на товары и услуги), согласно законодательству страны назначения. Эти сборы должны регулярно перечисляться таможенной администрации страны импорта или назначенному почтовому оператору. Таможенным администрациям предлагается проявлять инициативу в формировании связей с бизнесом, которые позволят облегчить взимание таможенных и иных платежей при оформлении большого количества МПО, поступающих в адрес физических лиц.

ФТС России выступила с инициативой создания института операторов интернет-торговли. Это уполномоченные компании, которые от имени и по поручению граждан должны обеспечивать всю цепочку поставок: начиная с покупки на интернет-площадке до доставки конечному покупателю [7]. Оператор интернет-торговли должен так-

же обеспечивать достоверность таможенного декларирования и осуществлять таможенное оформление МПО, регулярно перечисляя взятые средства таможенной администрации.

В российской практике основным оператором интернет-торговли является непубличное акционерное общество «Почта России», единственным акционером которого является государство в лице Правительства Российской Федерации. В настоящее время функции НАО «Почта России» значительно расширены, это не только почтовый оператор, ведущий финансовую деятельность, включивший в свой состав Почтабанк, но и активный оператор интернет-торговли, не только оперирующий с международными почтовыми отправлениями, но и предоставляющий услуги фулфилмента. НАО «Почта России» заключило договоры с электронными площадками российским филиалом маркетплейса AliExpress — AliExpress Россия, и организующего трансграничную торговлю с Китаем, маркетплейсом Joom, поставляющим товары из Европы и Турции и американским iHerb.

Основным партнером НАО «Почта России» является AliExpress Россия, заказы которого составляют более 50% от общего числа международных доставок. НАО «Почта России» и AliExpress Россия заключили стратегическое партнерство о развитии совместной системы логистики. AliExpress Россия будет использовать логистические сети Почты, где будет хранить товары, а «Почта России» будет принимать, комплектовать и отправлять заказчикам их посылки из интернет-магазина, обеспечивая фулфилмент своему стратегическому партнеру. Также на базе отделений Почты откроются пункты выдачи заказов под брендом AliExpress. Этот эксперимент начался с Новосибирской области, где во втором квартале 2021 года после выхода на проектную мощность Почта будет компоновать и отправлять покупателям до 25000 заказов в сутки. Впоследствии, партнеры планируют создать совместную сеть фулфилмент-центров по всей стране [8].

Для дальнейшего развития трансграничной торговли НАО «Почта России» совместно с правительством республики Татарстан в июле 2020 г выступила с предложением к Правительству РФ о создании пилотного бондового склада, рядом с местом международного почтового обмена (ММПО) и логистическим центром Почты.

Бондовый склад — это склад, приписанный к определенной таможне, где без уплаты таможенных пошлин хранятся ввезенные импортные товары для последующей реализации через интернет-площадки. При покупке товара, покупатель оплачивает таможенные пла-

тежи, как правило, они выше, чем сборы при оформлении ввезенных товаров для личного пользования (в Татарстане предлагалось ввести единую таможенную ставку 6.5% на все поступившие товары). Увеличение таможенных пошлин для покупателя должно компенсироваться возможностью быстрой доставки товара, купленного в интернет-магазине.

В мировой практике страны экспортеры активно стали создавать бондовые склады с 2012 г., для быстрой доставки товаров покупателям соседних стран. В Китае, где упор сделан для стимулирования технологического экспорта, до 86% оборота электронной торговли реализуется через бондовые склады. Также одной из задач бондового склада было хранение транзитных грузов до их дальнейшей отправки. Страны Прибалтики и Финляндия используя эту форму торговли, стали центрами транзита товаров из США и Юго-Восточной Азии в страны Европы.

В России, в результате принятой поправки в ФЗ № 289 «О таможенном регулировании» (2019), созданы свободные складов, через которые товар «проходит» без уплаты платежей (пошлин, НДС, акцизов). Но эти склады не могли быть использованы для организации работы интернет-магазинов, поскольку российское таможенное законодательство не предусматривало выпуск товаров с территории этих зон по продолжению транзита в другие таможенные органы и в адрес физических лиц.

НАО «Почта России» предлагала перевести логистическую работу по формированию почтовых отправлений из-за рубежа на территорию бондового склада, что даст возможность клиентам получать товар с зарубежного маркетплейса в течение 1-2 суток. Один, из основных аргументов в пользу открытия бондового склада, которые приводил глава АО «Почты России» Максим Акимов, это то, что «...российские экспортеры смогут пользоваться этим складом для отправки своих товаров за рубеж для иностранных покупателей, экономя на пошлинах и налогах. В планы «Почты России» входило применить новый режим для транзитных потоков трансграничной электронной торговли, развивать этот сервис для клиентов в Восточной Европе». Новый режим торговли через российские бондовые зоны должен работать «не только и не столько на импорт, сколько на экспорт, создавая уникальные возможности для российских производителей, а также не должен нанести ущерб традиционным каналам торгового импорта в РФ» [9].

Проект создания бондовых складов в прессе был оценен неоднозначно. Было высказано, вполне обоснованное мнение, что, в первую очередь, бондовые склады создадут новые возможности зарубежным интернет-магазинам и маркетплейсам, доля которых в российской онлайн-торговле активно растет и, по прогнозам инвестиционного банка Morgan Stanley, к 2023 году составит 60% [10].

Этот проект также критиковали за то, что он окажет негативное влияние на обычных импортеров товаров, которые вынуждены соблюдать все требования Техрегламентов Таможенного Союза, и потенциальных участников «особых экономических зон». Например, Ассоциация торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой и компьютерной техники (РАТЭК) летом 2020 г направила обращение премьер-министру России в письме к М.В. Мишустину, выразив опасения, что запуск проекта негативным образом скажется на развитии электротехнической промышленности. Ввозить технику из Китая окажется выгодней, чем производить и даже собирать в России, что грозит закрытием многих производств, сокращением числа рабочих мест, снижением налоговых отчислений и т.п. [11].

Представители бизнеса положительно оценили этот проект, как возможность удовлетворить противоречивые интересы международных и отечественных участников рынка, принести дополнительные доходы бюджету, развить экспортный и транзитный потенциал страны, а также существенно улучшить доступность товаров и скорость и доставки для российских потребителей [12].

Скептики опасались, что к товарам интернет-торговли будет применено требование обязательной сертификации всей продукции согласно правилам ЕАЭС, которое не смогут выполнить маркетплейсы, так как ассортимент предлагаемых товаров очень обширен [13].

Обсуждение возможностей и подводных камней проекта использования бондовых складов для оптимизации и развития трансграничной торговли дали возможность Правительству РФ более взвешенно подойти к этому эксперименту. Концепция бондового склада была использована при разработке поправок к законодательной базе, позволяющих использовать процедуру таможенного склада в формате бондового склада для развития трансграничной торговли. Правительством Российской Федерации был разработан проект ФЗ о проведении эксперимента по оформлению ввозимых в РФ товаров для последующего приобретения физическими лицами в рамках трансграничной (внешней) электронной торговли [14]. 15 апреля 2021 г. закончилось

его обсуждение, и проекта закона поступил на рассмотрение Президента Российской Федерации.

Проект закона предусматривает проведение эксперимент с 1 января по 31 декабря 2022 года на таможенных складах, расположенных в местах международного почтового обмена, в целях апробации механизмов применения таможенной процедуры таможенного склада в отношении товаров для трансграничной (внешней) электронной торговли.

Внесение изменений в законодательную базу, регулиующую цепи поставок в рамках трансграничной торговли, в соответствии со Стандартами ВТамО, использует национальную специфику таможенного регулирования РФ и должно проводиться с учетом экономических интересов страны. Использование бондовых складов для нужд интернет-торговли, должно не только ускорить процесс прохождения таможенного контроля и оформления МПО, упрощая процесс сбора таможенных и иных пошлин и налогов, в целях пополнения бюджета государства. Основная цель нововведений должна заключаться в том, что бондовый склад должен стать шагом в развитии инфраструктуры российских маркетплейсов, освоения новых форм торговли, логистики, фулфилмента, трансграничного транзита. Россия должна стать равноправным игроком в новых реалиях мировой экономики, создавая новые каналы для продвижения своих товаров и используя свои геополитические преимущества в рамках трансграничной торговли.

Литература

1. E-commerce Report Global-2020/ eMarketer. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ecommercefoundation.org/free-reports> (accessed: 18.02.2021).
2. Рынок интернет-торговли в России: итоги 2020 года / Ассоциация компаний интернет торговли. [Электронный ресурс]. URL: <https://akit.ru/wp-content/uploads/2021/02/Аналитика-АКИТ-2020.pdf> (дата обращения: 27.01.2021).
3. Минкомсвязь России [Электронный ресурс]. URL: <https://digital.gov.ru/ru/activity/directions/289/#section-description>.
4. Всемирная почтовая конвенция. Стамбул 2016. Официальный интернет-портал [Электронный ресурс]. URL: <https://digital.gov.ru/uploaded/files/konventsiya-vps-2016.pdf> (дата обращения 17.02.21).
5. Resolution of the Policy Commission of the World Customs Organization on the Guiding Principles for Cross-Border E-Commerce — the WCO Luxor Resolution on Cross-Border E-Commerce [Electronic Resource]. URL: https://www.ifcba.org/sites/default/files/ctd_files/Final%20-%20Policy-commission-resolution-on-cross_border-ecommerce_en.pdf (дата обращения: 21.01.2021).

6. Cross-Border E-Commerce Framework of Standards [Electronic Resource]. URL: <http://www.wcoomd.org/>.
7. media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/ecommerce/wco-framework-of-standards-on-crossborder-ecommerce_en.pdf?la=en (дата обращения: 15.01.2021).
8. Интервью Р.Давыдова, первого заместителя руководителя ФТС России. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/10/18/843654-besposhlinnih-porogov> (дата обращения 20.12.2020).
9. Почта России и AliExpress Россия заключили стратегическое партнерство о развитии совместной системы логистики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.taker.im/news/почта-россии-и-aliexpress-россия-заключили-стр/>.
10. Что такое бондовые склады. 30 октября 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://retailer.ru/cards/chto-takoe-bondovye-sklady/> (дата обращения 12.12.2020).
11. Как бондовые склады повлияют на российский рынок онлайн-торговли [Электронный ресурс]. URL: https://yandex.ru/turbo/retail-loyalty.org/s/journal_retail_loyalty/read_online/art2915580/ (дата обращения 25.01.2021).
12. П.Данилин «БОНДиана» интернет-торговли [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/comments/2020/11/11_a_13356439.shtml (дата обращения 20.01.2021).
13. Илья Микин. Как бондовые склады могут помочь покупателям, продавцам и экономике [Электронный ресурс]. URL: <https://e-pepper.ru/news/kak-bondovye-sklady-mogut-pomoch-pokupatelyam-prodavtsam-i-ekonomike.html> (дата обращения 20.01.2021).
14. Бахарев И. Бондовые склады в России: Чего ждать от проекта? 03.11.2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://e-pepper.ru/news/bondovye-sklady-v-rossii-chego-zhdai-ot-proekta.html> (дата обращения 20.01.2021).
15. Проект Федерального закона «О проведении эксперимента по совершению таможенных операций с применением таможенной процедуры таможенного склада в отношении товаров, ввозимых в Российскую Федерацию в целях последующего приобретения физическими лицами в рамках трансграничной (внешней) электронной торговли, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». торговли [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/68173.html/> (дата обращения: 10.05.2021).

Грицай Ю. К.

Аспекты цифровизации функций таможенных органов РФ: экономическая безопасность и деловой климат

Современные вызовы глобального мира, такие как окончательный переход к постиндустриальному обществу, заставляет большинство национальных экономик переходить на цифровой формат. Национальная экономическая система России не стала исключением, яркими примерами являются: стратегия экономической безопасности РФ до 2030 года и цифровизация деятельности органов государственной власти, включая таможенные органы. Недавно завершенная стратегия развития таможенных органов России до 2020 стала основой для дальнейшей трансформации вплоть до 2030 года. Современные задачи, которые стоят перед руководством ФТС России направлены на поэтапное увеличения цифровых сервисов в их деятельности, с перспективой полной цифровизации деятельности. Применение перспективных инновационных технологий становится залогом успеха осуществления любой деятельности [4]. В связи с чем, закономерно возникают вопросы о том, какое влияние цифровизация окажет на экономическую безопасность и деловой климат в России.

Существующие научно-практические и нормативные, а также правовые источники недостаточно конкретизируют вопрос взаимосвязи и оценки понятий: экономическая безопасность, цифровизация деятельности таможенных органов и деловой климат [3, 5, 6].

В рамках данной статьи целесообразно дать определения вышеуказанных понятий и охарактеризовать взаимосвязи между ними. Стратегия экономической безопасности РФ до 2030 года, определяет понятие «экономическая безопасность» — состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия стратегических национальных приоритетов Российской Федерации [1]. Из настоящего определения очевидно, что возможность преодоления вызовов и угроз, стоящих перед экономической системой страны невозможно без качественно нового подхода к осуществлению функций Таможенной службы РФ.

Цифровизация деятельности таможенных органов подразумевают два направления развития: автоматизация и информатизация сквозных бизнес-процессов деятельности таможенных органов РФ [2]. Исходя

из указанных направлений можно сделать допущение, в рамках которого под цифровизацией деятельности таможенных органов возможно понимать — процессы, направленные на перевод исполняемых функций в цифровой формат.

В рамках настоящего исследования, деловым климат определяется, — как степень воздействия сложившейся бизнес-среды на комфортность ведения бизнеса, или же барометр его самочувствия в определенных условиях [5].

Основные факторы улучшения делового климата территории: 1) финансовые ресурсы; 2) административное регулирование; 3) человеческие ресурсы; 4) государственная поддержка; 5) недвижимость и инфраструктура [5].

Качественное состояние данных факторов сопряжено с такими целями и направлениями развития экономической безопасности, как: обеспечение экономического роста; повышения уровня и качества жизни населения РФ; повышение эффективности внешнеэкономического сотрудничества [5,6].

В свою очередь, цифровизация таможенных функций в рамках стратегии сопряжено с указанными выше факторами, определяющими деловой климат (рис. 1).

Функции, которые подвергнутся цифровизации, в рамках стратегии развития таможенных органов до 2024 году, представляются следующим образом:

- администрирование таможенных пошлин, налогов и иных платежей;
- минимизация рисков незаконного вывода денежных средств из Российской Федерации, в сфере обращения цифровых финансовых активов;
- регулирование международного транзита, с использованием интеллектуальных навигационных пломб;
- администрирование товаров, пересылаемых в рамках трансграничной электронной торговли;
- информационно-аналитическое обеспечение деятельности таможенных органов;
- сопряжение информационных ресурсов, содержащих классификационные решения, обязательные к применению на территории Российской Федерации и на территории ЕАТС;
- борьба с преступлениями и административными правонарушениями в сфере таможенного права с использованием новейших цифровых платформ и технологий;

- развитие таможенного сотрудничества;
- содействие созданию условий по повышению привлекательности российской юрисдикции для ведения бизнеса;
- проведение профилактики нарушений обязательных требований таможенного права с использованием цифровых технологий [2].



Рис 1. Концептуальная схема взаимосвязи экономической безопасности, цифровизация деятельности таможенной службы и состояния делового климата в РФ

Исходя из приведенного выше перечня функций, допустим перечень показателей состояния экономической безопасности и делового климата в РФ. Данный перечень условно можно представить в виде группы показателей, сформированный по основным характерным признакам и сферам воздействия (таблица).

Предлагаемые группы показателей позволят расширить аналитические представления о развитии таможенных органов в контексте цифровизации. Также полученные результаты делают возможным дополнить аналитический блок стратегии развития Таможенной службы РФ до 2030 года, уточнив дополнительные параметры эффективности в аспектах состояния делового климата и экономической безопасности РФ.

Показатели состояния экономической безопасности и делового климата в РФ

Характерный признак	Показатель / группа показателей	Единица измерения	Сфера воздействия
Привлекательности	Сокращения Финансовых издержек при использовании новых электронных сервисов таможенных органов РФ по различным типам предприятий (микро, — малое, среднее, крупное)	млн руб.	Деловой климат
Минимализации	Временные издержки таможенных процедур для участников ВЭД при использовании цифровых участников предотвращенных преступлений и административных правонарушений с использованием цифровых сервисов	Единиц времени	Деловой климат
	Количество предотвращенных преступлений и административных правонарушений с использованием цифровых сервисов	Количество дел	Экономическая безопасность
	Количество зафиксированных правонарушений и преступлений с использованием цифровых сервисов	Количество дел	Экономическая безопасность
Организационного сотрудничества	Доля электронного документа в деятельности Таможенной службы	В % от общего количества	Деловой климат
	Объем объединенных цифровых сервисов в рамках формирования электронной таможи	Количество, шт	Экономическая безопасность
Финансовой эффективности	Объем поступивших таможенных и иных платежей через единый лицевой счет	млн руб.	Экономическая безопасность
	Объем финансовых средств, предотвращенных к незаконному вывозу за пределы РФ с использованием ИТ	млн руб.	Экономическая безопасность

Литература

1. Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2017 года № 208 «О стратегии экономической безопасности РФ на период до 2030 года».
2. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «О стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года».
3. Васильева А.Г. Экономическая безопасность организации: сущность и составляющие / А. Г. Васильева, М. И. Попов // Управление организацией, бухгалтерский учет и экономический анализ: вопросы, проблемы, перспективы развития : Материалы V Всероссийской научно-практической конференции, Магнитогорск, 29–30 мая 2020 года / Под общей редакцией Н.В. Кузнецовой. — Магнитогорск: Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова, 2020. — С. 38-46.
4. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности Федеральной таможенной службы// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 1 (86). С. 26-36.
5. Урузбаева, Н. А. Проблемы и пути улучшения делового климата в регионах / Н. А. Урузбаева // Экономика региона. — 2016. — Т. 12. — № 1. — С. 150-161.
6. Шутаева Е.А., Побирченко В.В. Угрозы инвестиционной безопасности в контексте обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. — 2018. — Т. 14, No 8. — С. 1498 — 1513.

*Ермакова Е. В.*¹

Международные цепи поставок: комплексный подход к анализу рисков

Особенностью международной цепи поставок (далее — МЦП) является участие таможенных органов в администрировании товарного потока. Суть таможенного управления МЦП заключается в проведении таможенного контроля и принятии решения о возможности выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой, заявленной участником внешнеэкономической деятельности (далее — ВЭД) в таможенной декларации.

При осуществлении таможенного контроля, в том числе при определении подконтрольных объектов, форм и мер таможенного контроля, используется система управления рисками (далее — СУР).

Порядок реализации таможенными органами процесса управления рисками, а также порядок функционирования СУР определяются национальным законодательством. Основные нормативные акты, регламентирующие вопросы применения СУР, имеют гриф «для служебного пользования», поэтому не доступны для широкого круга лиц. Участники ВЭД, не обладая полной информацией о СУР, не могут прогнозировать с достаточной точностью выявление таможенного риска, результат его минимизации и последствия воздействия риска на товарный поток и МЦП в целом.

Понимание механизмов функционирования СУР и специфики таможенных рисков позволит участникам ВЭД проектировать конкурентоспособные цепи поставок, обеспечивать их устойчивость и высокий уровень адаптивности. В современных условиях развития и увеличения товарооборота возникает необходимость оптимизации транспортных коридоров [3]. С учетом изложенного, вопросы комплексного исследования таможенных рисков в МЦП представляются в настоящее время особенно актуальными.

Сущностный аспект

Как следует из 376 статьи Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС, Кодекс Союза), таможен-

¹ Научный руководитель: Малевич Ю. В., ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», заведующий кафедрой «Таможенное дело», декан ФБТДиЭБ, д. э. н., проф.

ный риск представляет собой вероятность несоблюдения законодательства в сфере таможенного регулирования.

Указанная дефиниция соотносится с понятием экономического риска, который, несмотря на многоаспектность, в основном определяется научным сообществом как вероятность недостижения (отклонения от) желаемого результата.

В качестве основного свойства экономического риска большинство исследователей выделяет его вероятностный характер, обусловленный неопределенностью и нестабильностью внешней среды, вариативностью поведения экономических субъектов и иными факторами.

Недостаток информации о признаках, по которым идентифицируется таможенный риск, а также о порядке применения мер по минимизации риска представляет для участника ВЭД фактор неопределенности внешней среды, в которой осуществляется движение товарного потока. При этом сама таможенная СУР является для субъектов МЦП моделью, работающей по принципу «черного ящика».

Вероятностный характер таможенных рисков имеет двойственную природу. Для таможенных органов он связан с существованием потенциальной возможности нарушения законодательства при перемещении товаров через таможенную границу, для участников МЦП — с вероятностью отклонения от планируемых результатов, которая возникает благодаря способности таможенных рисков влиять на сроки совершения таможенных операций и, как следствие, рост логистических затрат.

Как отмечалось в ранее проведенных исследованиях, несмотря на специфику, таможенные риски обладают всеми основными характеристиками рисков, возникающих в цепях поставок [1,2], поэтому по своей сущности могут рассматриваться в качестве разновидности логистических рисков.

Экономический аспект

Риск для участников цепей поставок — это прежде всего вероятность возникновения дополнительных финансовых издержек. Все экономические субъекты стремятся минимизировать свои затраты в процессе коммерческой деятельности. Выявление таможенного риска в МЦП практически всегда приводит к увеличению логистических издержек, которые в конечном итоге могут сказаться на общем экономическом состоянии компании.

Уровень логистических издержек часто рассматривается в качестве одного из показателей, характеризующих эффективность логистической деятельности. Модель общих логистических затрат (TLC), упоминаемая в исследованиях различных авторов (в т.ч. Лукинского В.В., Шульженко Т.Г.), включает в числе прочих затраты на хранение, затраты, связанные с нарушением условий поставки (например, срока поставки), а также латентные (скрытые) затраты.

При выявлении таможенного риска у участников МЦП могут возникать издержки, связанные с проведением дополнительных форм таможенного контроля, направленных на минимизацию риска, в том числе за временное хранение товаров, на упаковку товаров (если, к примеру, в процессе таможенного досмотра ее целостность была нарушена).

Нарушение условий поставки может обернуться для участников ВЭД штрафными санкциями, репутационными потерями в секторах В2В, В2С. В некоторых случаях нарушение контрактных обязательств может привести к полному разрыву партнерских отношений. Экономический смысл последствий прекращения торговых отношений с контрагентом заключается в упущенной выгоде, размер которой может многократно превышать реально возникающие логистические издержки.

Для таможенного органа экономическая составляющая риска состоит в том, что, с одной стороны, на таможенный контроль затрачиваются определенные ресурсы (служебного времени, персонала, технических средств таможенного контроля, программное обеспечение), с другой стороны, таможенный орган обеспечивает определенные экономические результаты (например, связанные с довысканием таможенных платежей). Вопрос эффективности управления таможенными рисками связан в данном случае с соотношением затраченных на таможенный контроль ресурсов и полученных результатов.

Об эффективности таможенного контроля можно говорить, когда при минимальных затратах, связанных с обеспечением таможенного контроля, достигаются высокие результаты.

Вероятнее всего, именно на обеспечение эффективности таможенного контроля направлена норма Кодекса Союза, предписывающая таможенным органам исходить из принципа выборочности как при выборе объектов таможенного контроля, так и при применении форм и/или мер таможенного контроля.

Принцип выборочности в процессах таможенного контроля реализуется с использованием СУР, которая служит для определения подконтрольных объектов, т.е. идентификации материального потока,

пересекающего таможенную границу, в качестве рискового, а также для выбора форм и мер таможенного контроля, адекватных уровню и масштабу выявленного таможенного риска.

Ошибочное выявление таможенного риска в МЦП приводит не только к неэффективному расходованию служебных ресурсов, но и к их необоснованному отвлечению от товарных потоков, в которых действительно существует высокий уровень риска нарушения законодательства.

В основном ошибки в идентификации рисков связаны с некорректным функционированием СУР, сбоями в работе программного обеспечения, человеческим фактором. В некоторых случаях ошибочное выявление таможенных рисков в МЦП это может произойти по причине несоответствия фактических параметров товарного потока сопровождающему его информационному потоку, который в формате сведений о товарах, заявленных в таможенной декларации, анализируется таможенным органом. Также несоответствия могут обнаружиться в таможенных документах, представленных на декларируемый товар. Чаще всего такие несоответствия возникают по вине участников МЦП. Минимизация подобных несоответствий достигается совершенствованием процессов информационного обмена между участниками МЦП и улучшением качества подготовки документов и сведений для таможенных целей. Исключение расхождений в таможенных документах может снизить вероятность ошибочной идентификации товарного потока в качестве рискового.

Фактором, негативно влияющим на эффективность таможенного риска, также является применение мер по минимизации риска в объеме, существенно превышающем потребность сложившейся рискованной ситуации.

Избыточность мер, применяемых для минимизации риска, может приводить к необоснованным затратам у участников МЦП. Недостаточность мер по минимизации не сможет способствовать полноценной реализации функций таможенных органов по обеспечению соблюдения законодательства. И только оптимальная с точки зрения полноты, достаточности и согласованности конструкция комплекса мер способна реализовывать таможенный риск-менеджмент без убытков для легального бизнеса и эффективно для государства [2].

К примеру, на этапе таможенного декларирования в информационной системе таможенных органов не найдено сведений о заявленном в таможенной декларации номере сертификата соответствия, что может свидетельствовать о наличии риска нарушения мер технического

регулирования. В данном случае адекватной мерой минимизации риска будет контроль наличия сведений о сертификате соответствия на ввозимый товар, размещенных на официальном федеральном информационном ресурсе. Проведение таможенной экспертизы в данном случае будет избыточной мерой.

Экономическая сущность таможенного риска может быть рассмотрена также в аспекте его функционала в обеспечении соблюдения экономических интересов Российской Федерации. Непосредственно данный аспект касается рисков фискальной направленности, т.е. рисков непоступления в полном объеме в федеральный бюджет причитающихся таможенных платежей, а опосредованно — всех остальных рисков, не имеющих фискальной направленности, но так или иначе связанных с потенциальной возможностью нанесения ущерба экономическим интересам государства.

Например, импорт товаров с нарушением мер технического регулирования (возникает в случаях, если риск не выявлен и не минимизирован на этапе таможенного контроля) может привести к причинению ущерба здоровью граждан, которые использовали товар, несоответствующий установленным требованиям безопасности, а также ущерба имуществу организаций или окружающей среде. В отдельных случаях совокупная величина такого отложенного негативного последствия может превышать экономические последствия нарушений, связанных с уклонением от уплаты таможенных платежей.

Обеспечение экономических интересов государства посредством применения форм и мер таможенного контроля в контексте экономической эффективности также должно рассматриваться с точки зрения соразмерности достигнутого результата затраченным служебным ресурсам.

Повышение экономической эффективности таможенной СУР может быть достигнуто исключением ошибочной рискованной идентификации (т.е. выявления риска при его фактическом отсутствии), а также применением форм и мер таможенного контроля в минимальном объеме, достаточном для минимизации риска.

Юридический аспект

ТК ЕАЭС установлено, что любые решения, действия, бездействие таможенных органов и их должностных лиц могут быть обжалованы. Предусмотрены различные механизмы защиты прав и законных ин-

тересов участников внешнеэкономической деятельности: ведомственный контроль, обжалование в вышестоящем таможенном органе или в судебном порядке.

Рассмотрение юридического аспекта позволит расширить понимание существующих возможностей снижения отрицательного влияния таможенных рисков на МЦП.

Кодексом Союза определено, что перемещаемые через таможенную границу товары подлежат таможенному контролю.

Как следует из статьи 2 ТК ЕАЭС, таможенный контроль представляет собой совокупность совершаемых таможенными органами действий, направленных на проверку и/или обеспечение соблюдения международного и национального законодательства в сфере таможенного регулирования.

Таможенный контроль проводится в определенных формах, закрытый перечень которых установлен статьей 322 ТК ЕАЭС [5]. Также при проведении таможенного контроля таможенными органами могут применяться различные меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля, перечень которых установлен статьей 338 Кодекса Союза. Данный перечень не является исчерпывающим и может быть расширен в соответствии с национальным законодательством.

Таможенные органы используют СУР для выбора объектов таможенного контроля и мер по минимизации рисков.

Формы таможенного контроля и меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля, в соответствии с Кодексом Союза, являются мерами по минимизации рисков.

В отличие от прочих видов логистических рисков, таможенные риски выявляются в результате целенаправленной деятельности таможенных органов. Если таможенный орган полагает, что при определенной совокупности характеристик товарного потока существует риск нарушения таможенного законодательства высокого уровня, то в МЦП будет выявлен риск и применены меры по его минимизации.

Таможенные риски могут выявляться в автоматическом режиме в отношении ряда товарных потоков, обладающих некоторыми одинаковыми характеристиками, так и без применения программных средств исключительно должностным лицом таможенного органа в отношении товарной партии с уникальными параметрами, впервые идентифицированными в качестве индикаторов таможенного риска.

Риски выявляются в МЦП, если существует соответствующий профиль риска. Из ТК ЕАЭС следует, что профиль риска — это со-

вокупность сведений об области риска, индикаторах риска и о мерах по минимизации рисков.

Каким бы способом не выявлялся таможенный риск, это всегда (непосредственно или опосредованно) происходит по решению должностных лиц таможенного органа, которые принимали участие в формировании проекта профиля риска и его утверждении.

Как любое управленческое решение, решение о существовании таможенного риска не исключает ошибок и имеет свои последствия. Ошибки могут быть обусловлены наличием субъективного элемента в оценке рисков ситуации и анализе информационных источников, недостаточным уровнем квалификации должностного лица таможенного органа, разработавшего риск, сбоями в работе программных средств, иными факторами.

Как уже упоминалось ранее, ошибки в идентификации риска, имеют множество негативных последствий для участников ВЭД. Положительно сказаться на сокращении ошибок таможенных органов в идентификации рисков может установление ответственности лиц, принимающих решение о разработке и утверждении профилей рисков.

Анализ взаимосвязанных норм ТК ЕАЭС, касающихся СУР, демонстрирует, что фактически профиль таможенного риска — это решение должностного лица таможенного органа, однако юридически данный аспект не зафиксирован. Таможенные органы придерживаются позиции, что выявление таможенного риска не относится к решениям в области таможенного дела, что препятствует обжалованию случаев необоснованного выявления рисков в МЦП в рамках существующих механизмов.

Преодоление данной правовой позиции в настоящее время представляется не столько затруднительным, сколько не целесообразным.

Существующие в открытом доступе нормы законодательства носят общий характер, поэтому апеллирование к ним с целью обоснования позиции о нарушении прав и законных интересов в ситуации ошибочного выявления таможенного риска, как показывает правоприменительная практика, не имеет смысла. Все процедуры от разработки профиля риска до фиксации результатов применения мер по минимизации риска регламентированы приказом Федеральной таможенной службы, имеющим гриф «ДСП», что существенно осложняет возможности правовой защиты интересов участников ВЭД.

Что касается мер по минимизации — это по сути те же формы таможенного контроля, порядок проведения которых находится в от-

крытом доступе, поэтому любые нарушения со стороны таможенного органа, в том числе по срокам проведения, подлежат обжалованию как самостоятельно, так и в рамках оспаривания иных решений таможенного органа.

Выбор схемы защиты своих интересов зависит от конкретной ситуации и осуществляется участником ВЭД самостоятельно.

Судебная практика складывается таким образом, что нарушения, допущенные при проведении таможенного контроля, могут привести к принятию судом решения не в пользу таможенного органа даже в случае наличия достаточных доказательств нарушения участником ВЭД таможенного законодательства. Поэтому таможенный орган заинтересован в соблюдении всех установленных правил и порядков при осуществлении таможенного контроля.

Временной аспект

Согласно пункту 2 статьи 378 ТК ЕАЭС, таможенные органы используют СУР для проведения таможенного контроля в период нахождения товаров под таможенным контролем.

Таможенный контроль может проводиться в течение периодов, определенных статьей 14 ТК ЕАЭС.

Если не вдаваться в частности отдельных таможенных процедур, то началом момента нахождения ввозимых товаров под таможенным контролем является пересечение таможенной границы, а для вывозимых с таможенной территории ЕАЭС — регистрация таможенной декларации либо совершение какого-либо действия, непосредственно направленного на осуществление вывоза.

Таможенные риски в МЦП могут выявляться на различных этапах движения материального потока: при прибытии товаров, при временном хранении, декларировании, а также после доставки товара, то есть завершении движения потока, на этапе после выпуска товаров.

Применение СУР после выпуска товаров имеет ряд особенностей. Как упоминалось ранее, понятие экономического риска связано с вероятностью отклонения от желаемого результата. Природа таможенного риска связана с вероятностью несоблюдения законодательства. После выпуска товара обычно выявляются признаки уже совершенного нарушения, а не вероятность его наступления, то есть говорить о существовании риска в классическом его понимании в принципе спорно.

Механизм проведения таможенного контроля после выпуска товаров, закрепленный в ТК ЕАЭС, представляет собой целостную конструкцию, выведенную из общей логики таможенного контроля на этапе до выпуска товаров.

Кроме того, сама таможенная проверка, проводимая после выпуска товаров, относится к формам таможенного контроля, которые, как уже упоминалось, применяются в качестве мер по минимизации рисков. Таким образом, таможенный контроль после выпуска товаров выступает одновременно и стадией выявления риска, и мерой его минимизации.

Подобная ситуация, по мнению автора, характеризует незавершенность процессов интеграции СУР в механизм таможенного контроля после выпуска.

Существование возможности выявления риска на этапе после выпуска (то есть, при завершении движения материального и всех сопровождающих его потоков) может доставлять неудобства добропорядочному бизнесу. С одной стороны, это связано с потенциальными логистическими издержками, которые могут возникнуть при пересмотре подходов и позиций таможенных органов к ранее принятым решениям. С другой стороны, риски на этапе постконтроля могут сдерживать движение материальных потоков в новых цепях поставок, идентичных по параметрам тем, которые идентифицированы в качестве рисковых на этапе после выпуска.

Рассматривая временной аспект, нельзя обойти вопрос эффективности рисков, выявленных на этапе после выпуска товаров.

Как показывает практика, фактор отложенного выявления риска сказывается отрицательно на взыскиваемости таможенных платежей. Чем больше времени прошло с момента завершения таможенного контроля и выпуска товара, тем больше вероятность прекращения деятельности участника ВЭД. Особенно это касается недобросовестных субъектов, которые действительно совершили нарушение, не обнаруженное на этапе контроля до выпуска товаров.

Отсутствие фактического контроля (таможенного досмотра) снижает вероятность благоприятного исхода в случае оспаривания решения в судебном порядке, поскольку затрудняет доказывание факта совершенного нарушения, особенно в случае реализации товара неустановленным лицам либо его убытия из-под российской юрисдикции (при экспорте).

Последствия некоторых нарушений, выявленных после выпуска товаров, не всегда доступны для устранения. Это прежде всего каса-

ется запретов и ограничений, риск несоблюдения которых не был выявлен на начальном этапе администрирования МЦП таможенным органом.

Риски в условиях постконтроля увеличивают временной интервал жизненного цикла МЦП, перенося его за пределы прекращения движения товарного потока.

Необходимо исследовать целесообразность интеграции СУР в самодостаточный механизм таможенного контроля после выпуска товаров, что позволит в дальнейшем определить приоритеты и ограничить реализацию СУР этапом до выпуска товаров либо осуществить перестройку существующей конструкции таможенного контроля после выпуска товаров, подчинив ее общей концепции СУР.

Литература

1. Ермакова Е.В., Малевич Ю.В. Понятие и сущность таможенных рисков в международных цепях поставок: взгляд с противоположной стороны // Сборник статей по итогам XVI международной научно-практической конференции «Современный менеджмент: проблемы и перспективы», Санкт-Петербург, 29-30 апреля 2021 г.; ред.кол.: Е.А.Горбашко (отв.ред.) [и др.]. -СПб.: СПбГИЭУ, 2021. -С. 808-814.
2. Ермакова Е.В. Подходы к минимизации рисков в международных цепях поставок в условиях развития автоматизации технологий таможенного контроля // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2020. № 4. С. 25-30.
3. Малевич Ю.В., Ворона А.А. Развитие пунктов пропуска в экосистеме цифровых транспортных коридоров // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2021. № 2 (78). С. 36–41.
4. Шульженко Т.Г., Лукинский В.В. Интегральная оценка эффективности логистической деятельности с использованием ключевых показателей // Логистика и управление цепями поставок. 2011. № 6 (47). С. 61-68.
5. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // ИСПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL.: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?rnd=01219B6F4716D598FE2A10F2CB5A51D1&req=card&page=splus&ts=1130122797043974715873748194> (дата обращения: 21.05.2021).

*Зверев Р. А.*¹

Методические подходы к организации контроллинга в Центре электронного декларирования

Современные системы управления формируются в условиях высокой динамичности и неопределенности внешней среды. Это заставляет менеджмент организации проектировать системы гибкие системы управления, способные обеспечить адаптацию к изменениям внешних условий при сохранении устойчивости. Центры электронного декларирования — это сложные системы, вопросам их функционирования посвящены труды А.А. Вороны [2], Р.П. Мешечкиной [4], В.Ю. Диановой [5].

Согласно теории жизненного цикла изменения неизбежны, т.е. запрограммированы логикой развития всех организаций, подчиняющихся определенным законам. Выбор методического подхода становится ключевой платформой для фокусировки внимания руководителей и структуризации их действий в зоне слабо регламентированных процессов — процессов принятия решений.

Под методическим подходом, как правило, понимается сложный методический комплекс, особый ракурс рассмотрения предмета. По своей сути, методический подход является основой для реализации задач в системе управления, обеспечивая единство руководящих идей и методик их реализации.

В отличие от методологических подходов, методический подход является практико-ориентированной основой реализации управленческой деятельности. Соответственно, его выбор определяет ключевые принципы и технологии управления.

В управленческой практике наибольшее распространение получили такие методические подходы, как компетентностный, проблемно-ориентированный, аспектный и эмпирический. Основные характеристики методических подходов указаны в таблице 1.

Проблемно-ориентированный подход. В практике ЦЭД МОТ период с 2018 по 2020 год можно отнести к периоду становления, где проблемно-ориентированный подход был основополагающим. Проблемная декомпозиция позволяла заменить решение сложной проблемы, связанной с запуском и функционированием центра электронного декларирования

¹ Научный руководитель: Бойкова М. В., заведующий кафедрой управления Российской таможенной академии, кандидат педагогических наук, доцент.

на серию меньших задач. Такая сложная слабоструктурированная проблема потребовала вычленить задачи и подзадачи кадрового обеспечения ЦЭД, выбора организационной структуры управления, информационного, технического и материального обеспечения деятельности (рис. 1).

Таблица 1

Характеристика методических подходов

Подход	Сущность	Недостатки
Компетентностный	Опирается на определение компетенций персонала, как системы стандартов (минимального набора требований) необходимых для эффективной трудовой деятельности	Применим только для оценки персонала организации; Ориентируется на существующий уровень компетентности персонала.
Проблемно-ориентированный	Базирована на идентификации и структуризации проблем в организации	Не учитывает ресурсной составляющей организации для решения проблем.
Аспектный	Базирована на основе выделения главного параметра или результата, являющихся наиболее значимыми и ресурсо-осуществимыми.	Ориентация только на основной параметр (показатель, результат);
Эмпирический	Базирована на имеющимся опыте или примерах ранее осуществляемой деятельности	Воспроизводит прежний опыт в новых условиях; Осложняет процесс реализации новых идей

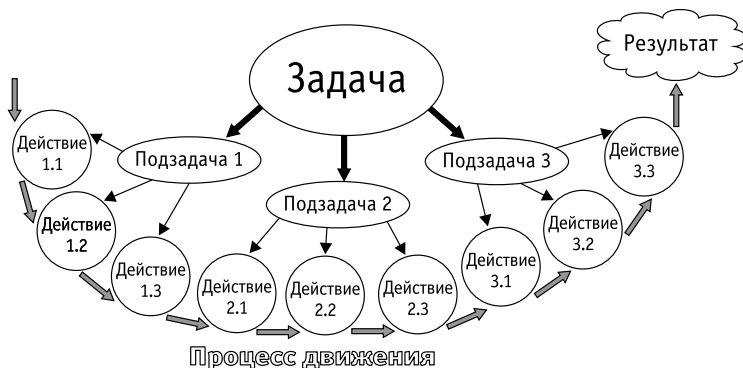


Рис. 1. Модель проблемной декомпозиции при реализации проблемно-ориентированного подхода

Актуальность данного подхода не вызывает сомнения, так как эффективность управления тем выше, чем меньше в системе проблем, тормозящих ее развитие [5].

Компетентностный подход. В настоящее время компетентностный подход позиционируется как один из самых перспективных в управлении, а утверждение «кадры решают все» не теряет своей актуальности. Однако, необходимо отметить, что реализация управления только с опорой на компетентностный подход для государственных организаций служит определенным ограничителем. Причиной ограничений являются ориентиры руководителя на действующий компетентностный профиль персонала, т.е. на статичное состояние системы управления. Динамика системы, связанная со сменой руководящей концепции, руководителя наделенного лидерскими качествами или введением изменений в действующую систему управления.

В ЦЭД МОТ компетентностный подход применим, в частности, при распределении деклараций на товары (далее — ДТ) между должностными лицами — выпускающими инспекторами в случае, когда ДТ не проходит автоматическую регистрацию или автоматический выпуск.

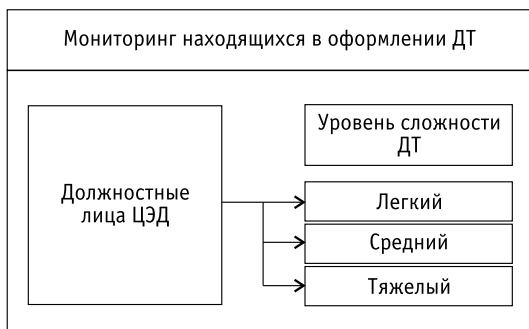


Рис. 2. Реализация компетентностного подхода при распределении ДТ между должностными лицами ЦЭД (составлено автором)

Современные информационные и таможенные технологии призваны обеспечивать экономию ресурсов таможенных органов и предпринимателей [1], соответственно, применение компетентностного подхода позволяет эффективно распределять нагрузку в ЦЭД и обеспечивать реализацию целей.

Учет и дифференциация нагрузки на инспекторский состав также отражает возможности применения компетентностного подхода (табл.2).

Таблица 2

Нагрузка по выпуску ДТ на инспекторский состав ЦЭД

Инспектор	Нагрузка, ДТ в смену	Средний балл ДТ	Средний балл, в смену	Выпущено ДТ, в месяц
И1	27	1,76	48,34	273
И2	29	1,77	49,18	290
И3	11	1,10	13,15	160
Ип	17	1,34	24,78	201

Источник: составлено автором по материалам МОТ.

Учитывая дифференциацию ДТ по степени сложности, выраженную в бальной системе оценок (от 0,5 до 2,5 балла) возникает необходимость выявления уровня компетенций должностных лиц ЦЭД и определения направлений их совершенствования, позволяющих обеспечить качество таможенного администрирования и минимизировать вероятность ошибок.

Аспектный подход. Применение подхода в ЦЭД оправдано с точки зрения реализации основной функции — принятия решения о выпуске ДТ. Однако, ориентация на основные показатели — время выпуска ДТ продуцирует значительное количество ошибок и как следствие создает основания для возникновения жалоб со стороны участников ВЭД и судебных исков к таможенному органу. Данный подход актуален в рамках всех стадий жизненного цикла ЦЭД, однако превалирование данного подхода в динамично-развивающихся условиях формирует негативную тенденцию во взаимоотношениях с участниками ВЭД.

Эмпирический подход. Особенностью подхода можно считать воспроизводство имеющегося опыта и привычных методов управления в новых организационных условиях. Накопленный управленческий опыт формирует систему субъективного восприятия, что позволяет одни и те же результаты управления рассматривать в разных системах координат и трактовать порой прямо противоположно.

Выбор методического подхода для таможенных органов, реализующих единые правила и стандарты деятельности является стратегически значимым. В деятельности центров электронного декларирования методический подход становится основой для внедрения технологий управления и методик, обеспечивающих единообразие подходов к принятию управленческих решений, построению системы контроля,

определению «узких мест» системы управления и их решению в динамично-развивающихся условиях.

Одним из слабо формализованных уровней управления в ЦЭД является уровень принятия решений руководителем. Реализация данного уровня связана с рамочной регламентацией процессов принятия решений в отношении ресурсного потенциала организации и зависит от стадии жизненного цикла ЦЭД.

Для совершенствования таких процессов используется система контроллинга, служащая, с одной стороны, специфическим элементом управления, обеспечивающим поддержку процессов принятия решений руководителем на основе обратной связи, с другой стороны, как система, структурно и функционально зависящая от выбранного методического подхода со стороны руководителя.

Контроллинг предполагает использование различных технологий и методов эффективного управления, в том числе финансовых инструментов и инструментов автоматизации контроля и поддержки процесса принятия управленческих решений и ориентирован на долгосрочное и эффективное развитие систем информационно-аналитической, методической и инструментальной поддержки руководителей предприятия по достижению поставленных целей, обеспечивающих реализацию цикла управления по всем функциональным сферам и процессам, посредством измерения ресурсов и результатов деятельности.

Особенности проявления функциональных и структурных элементов контроллинга в деятельности ЦЭД представлены в таблице 3.

Таблица 3

**Проявление функциональных и структурных элементов контроллинга
в деятельности ЦЭД**

Функциональный и структурный элементы мониторинга и контроллинга	Методический подход	Текущее состояние	Возможные изменения
1. Текущее и стратегическое планирование	Аспектный	Ежеквартально устанавливается объем таможенных платежей, которые должны быть перечислены в федеральный бюджет	Автоматическая сверка планового задания

Продолжение табл. 3

Функциональный и структурный элементы мониторинга и контроллинга	Методический подход	Текущее состояние	Возможные изменения
2. Мониторинг и обработка поступающей информации	Компетентностный; Проблемно-ориентированный	1) Мониторинг ДТ и их распределение между должностными лицами ЦЭД с помощью инструментов автоматизации и программных средств 2) КПС «Мониторинг-Анализ»: мониторинг, агрегирование и контроль показателей, связанных с таможенным оформлением товаров 3) Мониторинг определенных категорий товаров для оформления их в первоочередном порядке	Улучшение существующих информационных таможенных технологий
3. Контроль эффективности и результативности деятельности	Эмпирический	Отсутствие подходящей системы показателей, адекватно отображающих эффективность и результативность деятельности ЦЭД	Система показателей эффективности и результативности деятельности ЦЭД разработана, но будет применяться с начала 2022 г.
4. Информатизация, автоматизация деятельности	Проблемно-ориентированный	1) Использование программного обеспечения; 2) Автоматизация ряда процессов (диспетчеризация, автоматическая регистрация, автоматический выпуск, СУР)	1) Доработка существующих программных средств; 2) Совершенствование алгоритмов автоматизированного управления

Окончание табл. 3

Функциональный и структурный элементы мониторинга и контроллинга	Методический подход	Текущее состояние	Возможные изменения
5. Информационное обеспечение руководящего состава	Проблемно-ориентированный	Аккумуляция в информационно-техническом отделе ЦЭД статистических данных; представление отчетов, аналитических записок начальнику ЦЭД	Создание автоматизированной системы обработки информации, интеллектуальный анализ данных
6. Организация управления по зонам ответственности	Проблемно-ориентированный Компетентностный	Удаленный выпуск распределяет ответственность за принимаемые решения на должностное лицо ЦЭД	Снижение нагрузки на должностных лиц ЦЭД за счет автоматизированных технологий
7. Выработка рекомендаций, предложений по отклонениям от планов, целей	Проблемно-ориентированный	Отсутствует отдел/подразделение, по консультированию руководящего состава в области принятия решений	Возложение консультативных функций на часть сотрудников ИТО

Элементы контроллинга частично реализованы в существующей структуре деятельности МОТП ЦЭД. Несмотря на это, большинство элементов требует существенной доработки для внедрения данного механизма и выбора адекватной методики, базирующейся на выбранном методическом подходе.

На основе проведенного анализа был сделан ряд выводов.

Во-первых, методический подход является базовой моделью структуризации управленческих процессов, особенно в слабо формализованных областях менеджмента.

Во-вторых, выбор методического подхода, фокуса и объекта внимания в рамках конкретных условий управления дает возможность оценить его качество и соответствие жизненному циклу.

В-третьих, система управления формируется непосредственно исходя из природы объекта, а опосредованно — через представления людей, отражая при этом объективную реальность.

В-четвертых, период деятельности ЦЭД, полученные результаты по применению контроллинга и использованные методические подходы позволяют констатировать завершение стадии формирования.

В-пятых, выбор того или иного методического подхода обусловлен характером проблем, поставленных перед таможенным органом и степенью ее осознания, готовностью руководителя к нововведениям и динамикой изменений внешней среды. Фактически, выбор методического подхода к реализации контроллинга определяет широкий набор инструментов, призванных с большей или меньшей эффективностью преодолеть разрыв между имеющимися нормами регулирования применительно к комплексу проблем в ЦЭД и слабо контролируемым развитием событий, вызывающих негативные последствия.

Литература

1. Бойкова М.В. Совершенствование теории администрирования: монография/ М.В. Бойкова. М.: Издательство Российской таможенной академии, 2013. 96с.
2. Ворона А.А. Повышение качества предоставления таможенных услуг в центрах электронного декларирования// Петербургский экономический журнал. 2019. № 2. С. 154-164.
3. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Таможенное администрирование как важнейший фактор перехода к цифровой таможне// Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15-21.
4. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности Федеральной таможенной службы// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 1 (86). С. 26-36.
5. Яковлева Н.Г., Минаев Г.А. Понятие и сущность управления// Менеджмент в России и за рубежом. №4, 2012. С.136-141.

Истомин Л. Г., Морозов И. А., Шишова А. С.

**Защита таможенными органами прав
на объекты интеллектуальной собственности
на примере косметических средств**

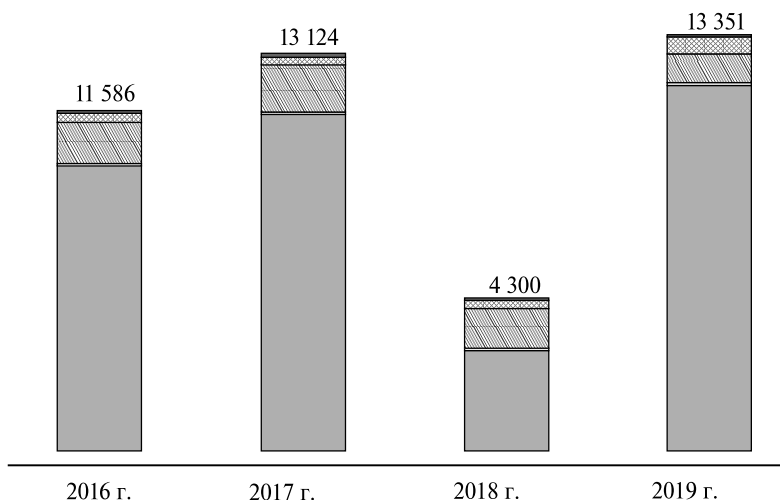
В соответствии с Договором ЕАЭС, Евразийская экономическая комиссия (далее ЕЭК) осуществляет деятельность в сфере защиты интеллектуальной собственности [1]. Государства-члены ЕАЭС осуществляют сотрудничество в сфере интеллектуальной собственности. Внесение товарного знака в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности (далее — ТРОИС) — эффективный механизм борьбы с контрафактной продукцией. Если товарный знак внесен в ТРОИС, это позволяет своевременно отслеживать поступление контрафактной продукции на таможенной границе ЕАЭС. Когда бренд становится достаточно популярным, не исключено, что у других участников внешнеэкономической деятельности может возникнуть желание незаконно выпускать и продавать продукцию под данным товарным знаком. Если правообладатель или его представитель понимает, что его товарный знак могут незаконно использовать и ввозить товар с соответствующим обозначением на таможенную территорию ЕАЭС, то он может подать заявление на внесение товарного знака в ТРОИС государства — члена ЕАЭС (для РФ — Федеральная таможенная служба) [9].

Принцип работы ТРОИС основывается на контроле должностными лицами таможенных органов правомочности использования зарегистрированных товарных знаков, нанесенных на товары, заявляемые к ввозу на таможенную территорию ЕАЭС. Данный принцип реализуется посредством разработки писем ФТС России и последующего доведения таких писем до сведения подчиненных таможенных органов и заинтересованных лиц. В этих документах указывается наименование товарного знака, номер и дата свидетельства на товарный знак, дата его включения в реестр и срок защиты такого знака. Таким образом, ведомственные письма ФТС России являются основанием включения товарных знаков в ТРОИС. Таможенным органам необходимо повышать эффективность борьбы с контрабандой, так как контрафактный товар любой категории представляет существенную угрозу [2].

Ежегодная доля импорта косметической и парфюмерной продукции составляет более 385 тысяч тонн стоимостью более 4,36 млрд дол-

ларов США [10]. Следует понимать, что основными поставщиками таких товаров являются люксовые бренды, например, Dior, Chanel, Gucci, Yves Saint Laurent, которые производят как косметическую и парфюмерную продукцию, так и одежду и аксессуары. Они же являются и одними из наиболее подделываемых. Данный факт обоснован популярностью указанных брендов на рынке и устоявшимся доверием их потребителей, чем охотно хотят воспользоваться изготовители поддельной продукции.

По территории Союза в 2019 году было зафиксировано 13351 правонарушений в сфере интеллектуальной собственности. Это в 3 раза больше, чем в предыдущем отчетном периоде (рисунок).



■ — Армения ▨ — Беларусь ▩ — Казахстан □ — Кыргызстан ■ — Россия

Количество нарушений прав на объекты интеллектуальной собственности в государствах-членах с 2016 по 2019 год [4]

Наглядно защиту прав на ОИС можно рассмотреть на примере компании Disney, которая является самым большим в мире лицензиаром. В 2019 году они заработали 53 миллиарда долларов за счет продажи прав на героев своих произведений.

Товарные знаки, принадлежащие этой компании, внесены в ТРОИС Письмом ФТС России от 24.07.2008 № 24-39/29902 «О товарных знаках компании Disney Enterprises, INC». Парфюмерные изделия,

косметическая и уходовая продукция, содержащие на себе объекты интеллектуальной собственности компании Disney (например, персонажи мультипликационной анимации (мультфильмов) — Золушка, Рапунцель, Дональд Дак) и произведенная и (или) ввозимая лицом, не обладающим статусом уполномоченного импортера, по обращению правообладателя или его представителя должна немедленно пресекаться к ввозу. Так, в случае выявления при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления товаров, обладающих признаками контрафактных, а равно нарушающих права студии Disney на содержащиеся на них товарные знаки, надлежит принимать меры и проводить мероприятия, предусмотренные законодательством Российской Федерации (УК РФ Статья 146 ч. 2 Нарушение авторских и смежных прав) [9].

На сегодняшний день проводится активное противодействие нелегальному использованию товарных знаков известных брендов со стороны ФТС России. Так, мобильной группой Самарской таможни на трассе М5 «Урал» было остановлено транспортное средство с одеждой и обувью. Автомобиль следовал из Киргизии в Екатеринбург.

В результате проведенного таможенного досмотра в грузовом отсеке обнаружено более 10 000 единиц товара (парфюмерно-косметические изделия) с признаками контрафакта, с нанесенными товарными знаками HUGO BOSS, DIOR, GUCCI, DISNEY и прочими. Суммарный ущерб, оцененный правообладателями товарных знаков и их представителями превысил 162 млн рублей. Дополнительно, выявлена одежда и обувь без надлежащей маркировки общим количеством более 6000 единиц.

По фактам незаконного использования средств индивидуализации товаров, а именно чужих товарных знаков, Самарской таможней возбуждено 52 дела об административных правонарушениях, а также подготовлено 2 рапорта по ст. 180 и ст. 146 УК РФ. Для принятия мер в отношении немаркированной продукции по статье 15.12 КоАП РФ материалы переданы в Управление Роспотребнадзора по Оренбургской области [8].

Однако, несмотря на предпринимаемые действия со стороны ФТС России по защите прав собственности на парфюмерную и косметическую продукцию, равно как и на все остальные виды товаров, все еще существуют проблемы своевременного взаимодействия таможенных органов с правообладателями и их представителями.

Так, около 90% случаев приостановления выпуска товаров, содержащих ОИС, остаются без должного внимания правообладателей.

В таких случаях при получении уведомления о приостановлении выпуска правообладатели или их представители присылают в таможенные органы письмо об отсутствии необходимости применения административных мер в отношении декларантов и разрешают ввоз таких товаров, либо вследствие малозначительности нарушения не привлекают к ответственности нарушителя, или вообще игнорируют уведомления таможи. Практика показывает, что представители правообладателей предпочитают самостоятельно договариваться с нарушителями интеллектуальных прав, не информируя об этом таможенные органы. Более того, правообладатели, обладая информацией о местах, содержащих контрафактную продукцию (источником информации выступают их собственные службы безопасности), склонны замалчивать о таких данных и не сообщать их таможенным органам. Именно поэтому таможенным органам необходимо тесное сотрудничество с правообладателями, уделять им большее внимание [1].

Одним из недостатков в работе системы ТРОИС в части регистрации товарных знаков в реестре является то, что ФТС может приостановить рассмотрение заявки на регистрацию товарного знака в ТРОИС и запросить у заявителя дополнительную информацию по любому поводу. Обычно должностные лица таможенных органов запрашивают предоставление доказательств нарушений на товарный знак, а в случае их отсутствия отправляют мотивированный отказ в регистрации. Подобное условие ранее было обязательным при рассмотрении заявки. Однако в текущей редакции закона предоставление контрафактных товаров и доказательств нарушений — право, а не обязанность заявителя (п. 9 ст. 328 Федерального закона от 03.08.2018 N 289-ФЗ). Соответственно, У ФТС нет полномочий, позволяющих их требовать, что, в свою очередь, зачастую приводит к разногласиям и последующим судебным разбирательствам.

Отсутствие конкретики в перечне документов, необходимых для включения в ТРОИС — повод для вольной трактовки со стороны ФТС. Закон заставляет заявителя включить в комплект документы, подтверждающие сведения, указанные в заявлении (пп. 2 п. 6 ст. 328 Закона). Иногда таможенные органы решают, что предъявленных сведений недостаточно для вынесения решения — отправляют запросы и просят добавить документов. При невыполнении требований в регистрации отказывают (п. 19 ст. 328 Закона).

Общий срок рассмотрения заявки не должен превышать 1 месяца, а при запросе дополнительной информации — 3 месяцев (пп. 10, 17

ст. 328 Закона). Но на деле соблюдение этих сроков — большая редкость. В своей практике участники ВЭД закладывают на регистрацию знака в ТРОИС от 4 месяцев и больше [1].

Анализируя вышеперечисленные проблемы, можно выделить определенные пути совершенствования защиты прав на ОИС в части парфюмерно-косметической продукции. Во-первых, таможенным органам следует установить непосредственно прямое сотрудничество с самими правообладателями при выявлении правонарушений в отношении товаров, содержащих ОИС, а не с их представительствами, расположенными на территории России. Это связано с тем, что часто представительства не желают участвовать в судах и нести судебные тяжбы, выражающиеся как во временных, так и в денежных издержках. С другой стороны, представительства могут бояться испортить репутацию правообладателя и данной продукции участием в суде.

Более того, следует внедрить в таможенную декларацию на товары механизм, позволяющий отражать информацию о графическом товарном знаке в декларацию на товар. На данный момент возможность графического распознавания товарного знака при проверке документов отсутствует. Декларант может указать товарный знак лишь в буквенно-цифровом виде. Следовательно, необходимо внедрение механизма, позволяющего отразить товарный знак в графическом виде, формализуя и кодируя его, тем самым давая возможность сразу идентифицировать бренд, сканируя QR-код. В частности, предложенная схема позволит оперативно находить поддельную продукцию самых известных брендов, например, Chanel и Gucci, на этапе декларирования.

Согласно Стратегии развития ФТС России до 2030 года, одним из приоритетных направлений совершенствования таможенного администрирования, связанного с обеспечением защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, является внедрение современных интегрированных информационных цифровых технологий, направленных на безопасность и упрощение таможенных процедур.

Основными задачами совершенствования технологии обеспечения защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе косметических средств, в условиях развития интегрированных информационных цифровых систем являются:

- внедрение алгоритмов автоматической регистрации объектов интеллектуальной собственности в ТРОИС, а также современных технологий информационного взаимодействия в режиме онлайн (мобильные приложения и др.) таможенных органов с правообладателя-

ми и их представителями при выявлении контрафактных товаров, перемещаемых через таможенную границу;

- разработка международных договоров (соглашений) и иных документов, обеспечивающих защиту прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе обеспечение информационного взаимодействия в электронном виде [7].

В данный момент в ЕАЭС функционируют только национальные реестры объектов интеллектуальной собственности. Это связано с рядом причин:

- из-за разного подхода в странах ЕАЭС к определению категорий охраняемых ОИС;
- отсутствие унификации национальных таможенных законодательств стран Союза о процедуре внесения товаров в ОИС;
- участники ВЭД сталкиваются с финансовым обременением в виде страхового взноса за внесение в Единый реестр в размере не менее 10000 евро, что является довольно крупной суммой и посильной не для каждого участника ВЭД [3].

Поэтому стоит острая необходимость появления Единого таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности (ЕТРОИС), которая обусловлена фактом частого трансграничного перемещения товаров, являющимися контрабандными. Техническая неподготовленность участников информационного взаимодействия и неравномерное распределение сил и средств администрирования ОИС затягивает внедрение ЕТРОИС ЕАЭС не ранее 2022-23 гг. [4].

Таким образом, защита прав на объекты интеллектуальной собственности в части парфюмерно-косметической продукции реализована не в полной мере и относится в основном к внешнеэкономической деятельности популярных брендов. В связи с этим следует предоставить возможность эффективной реализации защиты прав на собственные товарные знаки всем правообладателям и их представителям, которые заинтересованы в этом. Стоит отметить, что система ТРОИС еще не совершенна, поэтому происходит активная отработка особенностей взаимодействия с учетом современных технологических возможностей.

Литература

1. *Афонин П.Н.* Концептуальная модель совершенствования информационно-технического взаимодействия таможенных органов в сфере защиты интеллектуальной собственности // БИТ. 2019. №2 (10). URL: <https://>

- cyberleninka.ru/article/n/kontseptualnaya-model-sovershenstvovaniya-informatsionno-tehnicheskogo-vzaimodeystviya-tamozhennyh-organov-v-sfere-zaschity (дата обращения: 02.10.2021).
2. Ворона А.А. Пересылка контрафактной продукции в международных почтовых отправлениях и влияние этого процесса на обеспечение экономической безопасности государства // В сборнике: Защита интеллектуальной собственности в деятельности бизнеса и государства. Сборник докладов. Санкт-Петербург, 2021. С. 28–36.
 3. Истомин Л.Г., Тимашева Д.Ю. Взаимодействие таможенных органов государств — членов ЕАЭС по охране объектов интеллектуальной собственности // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2020. № 4 (76). С. 9–12.
 4. Аналитический обзор в сфере интеллектуальной собственности в государствах — членах Евразийского экономического союза: официальный сайт — URL: <https://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 05.10.2021).
 5. Договор о Евразийском экономическом союзе (редакция от 28.10.2021 г.) URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 3.11.2021).
 6. Доклад о состоянии правоприменительной практики в сфере защиты прав на ОИС в ЕАЭС за 2019 год URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 27.10.2021).
 7. Стратегия развития ФТС России до 2030 года. — URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda> (дата обращения: 02.10.2021). Таможенно-логистический портал «Виртуальная таможня»: сайт. — URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=162 mln_rublei_uscherba_pravoobladatelyam_izvestnyh_brendov_predotvratili_samarskie_tamoghenniki (дата обр: 05.10.2021).
 8. Таможенно-логистический портал «Виртуальная таможня»: сайт. — URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=162 mln_rublei_uscherba_pravoobladatelyam_izvestnyh_brendov_predotvratili_samarskie_tamoghenniki (дата обр: 05.10.2021).
 9. Федеральная таможенная служба: официальный сайт. — URL: <https://www.customs.gov.ru> (дата обращения: 04.10.2021).
 10. ФТС России: данные об экспорте-импорте России за янв-июль 2021 года — URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/301460> (дата обр: 1.10.2021).

Истомин Л. Г., Шилова Ю. А.

Северный морской путь как шаг для углубления интеграции России с внешним миром

На современном этапе развития многополярного мира глобальная интеграция и интернационализация мирового экономического пространства ставит новые задачи перед участниками ВЭД и требует своевременного стратегического видения и реагирования.

Современные условия международных отношений показывают, что все страны мира не могут развиваться изолированно, но в то же время следует соблюдать баланс интересов национальных, политических и внешнеэкономических.

Освоение северного морского пути является актуальной темой, если мы говорим о таможенной интеграции России с другими странами, а также об упрощении перевозок внутри самой страны. Многие годы и десятилетия СМП в силу своей труднопроходимости и других нюансов транспортировки товаров по столь мерзлым и ледовым территориям оставался в тени всех форумов и обсуждений, которые тем или иным образом затрагивали тему упрощения и сокращения времени грузоперевозок [1, с. 20].

Но, несмотря на это, взвесив все «за» и «против» было принято решение о приспособлении СМП в качестве нового транспортного коридора который может сократить расстояние между Восточной Азией и Европой на 7 тысяч километров.

На рисунке 1 представлен наглядный маршрут Северного морского пути в сравнении с маршрутом через Суэцкий канал. На первый взгляд, выгоды Севморпути в сравнении с традиционными маршрутами, прокладываемыми между Европой и Азией через Суэцкий канал, очевидны. Так, например, путь через Суэцкий канал из Кореи в Англию имеет протяженность свыше 23 тыс. км, а та же дорога через СМП составит только свыше 14 тыс. км. Иными словами, путь через русский Север получается намного короче, чем через южные моря и Индийский океан. И это, как полагают многие, является ключевым фактором, который предопределит коммерческую успешность Севморпути.

СМП является выгодным вложением для России, обладая самой большой территорией на планете, и располагаясь ровно посередине, между основными производителями и потребителями продук-

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И МАРШРУТ ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ

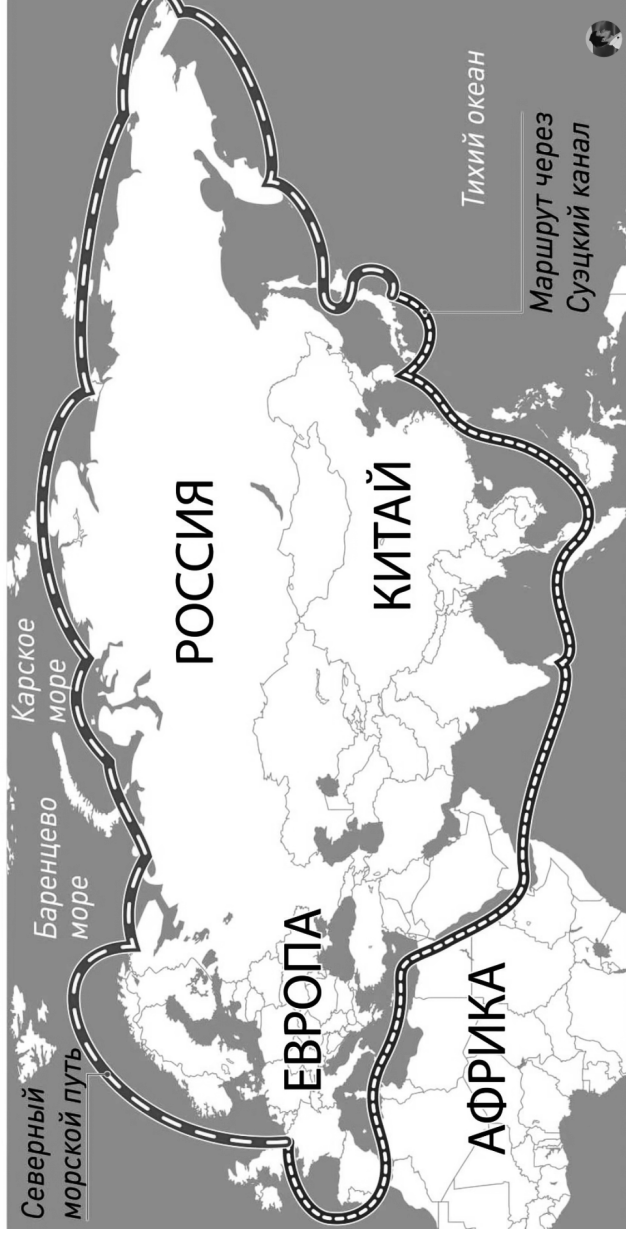


Рис. 1. Северный морской путь и маршрут через Суэцкий канал

ции в мире: Китаем и Индией с одной стороны и Европой с другой, претендуя на получение значимой доли доходов от экспорта грузов [3, с. 66].

Так исторически сложилось, что к настоящему времени основной торговый маршрут проходит в обход нашей страны, от восточных портов в Китае в страны западной Европы через Индийский океан и Суэцкий канал, и контролируется ВМФ США. Использование данного маршрута фактически изолирует Россию, существенно ограничивая ее мирохозяйственные, а в следствии и интеграционные связи со странами Европы и Азии.

Данный маршрут, проходящий вдали от российских границ, также снижает привлекательность российских товаров на зарубежных рынках из-за высоких издержек на транспортировку груза. При этом сухопутные транспортные коридоры в нашей стране со времен СССР не модернизировались и не расширялись, ввиду ограниченного доступа советских товаров на зарубежные рынки.

Именно страны юго-восточной Азии и Индии будут локомотивами роста мировой экономики в ближайшие десятилетия. Очевидно, что рост экономик данных стран потребует увлечения объема потребления ими сырья (угля, природного газа, нефтепродуктов). И тут не трудно догадаться, что основным их поставщиком станет Россия. Для минимизации собственных затрат на транспортировку сырья, Россия активно развивает СМП. Который даст существенный импульс экономическому развитию арктических регионов нашей страны.

Основное и наиболее важное преимущество морских перевозок состоит в том, что они обеспечивают доставку грузов больших объемов, более того, возможны поставки комбинированных грузов. Для большей наглядности приведем с топливом. Так для перехода из Европы в Китай по маршруту Севморпути необходимо всего около 35 дней и 600 тонн топлива, тогда как при использовании маршрута через Суэцкий канал требуется целых 35 дней и около 900-1000 тонн топлива [5].

Развитие СМП значительно повысит значение нашей страны в международной торговле и позволит расширить географию интеграций с другими странами [2, с. 43].

Если в советские годы товаропоток через Северный морской путь не превышал 6,5 млн тонн, то в 2018 году достигли показателя 18 млн тонн, а планируется достичь больше 30 млн тонн, что и было сделано в 2020 году (33 млн тонн) (см рисунок 2). Согласно Указу Президента необходимо довести объем перевозок до 80 млн тонн к 2024 году.

Со слов Министра по развитию Дальнего Востока и Арктики на данный момент стратегической задачей и возможностью для России является превращение северного морского пути в международный конкурентный транспортный коридор со своими пунктами пропуска. Решение такой задачи позволит реализовать преимущества в расстоянии и сроках доставок как транзитных грузов между Азией и Европой, так и активизировать доставку грузов между регионами Российской Федерации. Помимо того, что это является выгодным со стороны таможенного аспекта и транспортировки грузов, это также способствует развитию экономических проектов на севере страны.

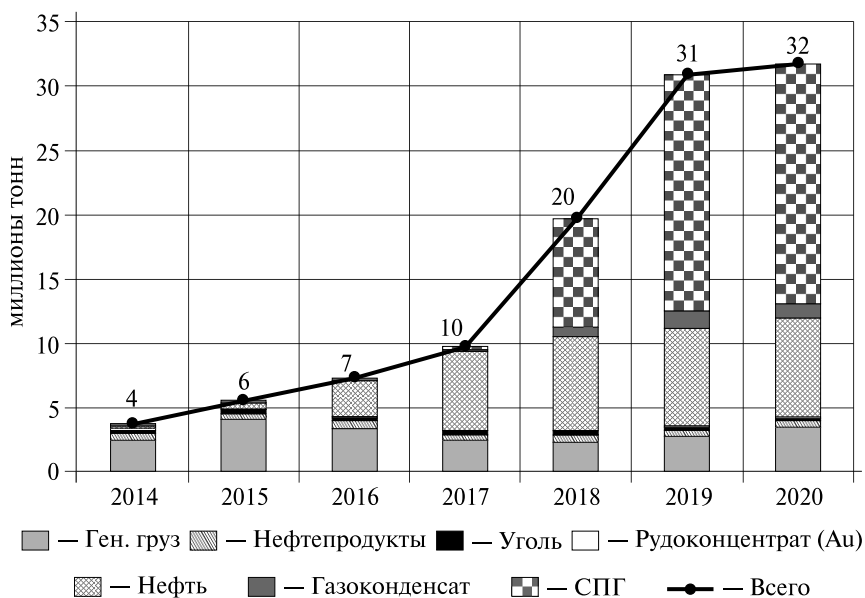


Рис. 2. Динамика импортно-экспортных и каботажных перевозок по СМП

С целью обеспечения навигации круглый год арктического крупнотоннажного флота следует обеспечить во льдах обширную проводку судоходного канала и скоростное прохождение каравана кораблей. Для этих целей правительство собирается возвести атомный ледокол «Лидер», который будет самым крупным в мире [4].

Атомный ледокол «Лидер» проекта 10510 — многообещающая разработка, строить которую будут около 6-7 лет. Планировалось, что

Росатомфлот построит судно к 2023 году в Санкт-Петербурге либо в Северодвинске за счет денег, выделенных на исследование Арктики. Вовремя проведения Морского салона 2018 во Владивостоке была объявлена новость — «Лидер» станет строить судоверфь «Звезда» в Большом Камне [4].

Ожидается, что он будет проводить танкеры или газовозы ледового класса. В зависимости от разных условий, прохождение судов займет не более 15-20 суток.

В планы России также входит строительство к 2035 году 10 терминалов в Арктике; хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском. Сегодня действуют 3: «Сабетта», «Дудинка», нефтеналивной терминал «Ворота Арктики» в Обской губе.

Затрагивая тему транзитных коридоров, нельзя оставить в «тени» северный морской транзитный коридор. Такое название имеет проект контейнерной линии от Мурманска до Петропавловска-Камчатского, проходящий через СМП, который должен работать между европейским и азиатскими рынками, наглядно это можно увидеть на представленном ниже рисунке 3. В «Русатом Карго» планируют переориентировать на СМТК часть транзитных грузов в контейнерах с южных морских путей, в том числе проходящих через Суэцкий канал. Также планируют создать транспортно-логистические узлы на восточном и западном флангах от СМП, организовать коммерческий флот ледового класса [1, с. 19].



Рис. 3. Северный морской транзитный коридор

Страны Азиатско-Тихоокеанского региона не меньше, чем Россия заинтересованы в освоении СМП. Причем не только масштабные страны, как например, Индия и Китай, но также и маленькие страны, такие как Сингапур. Каждая из этих стран готова выступить инвестором для СМП. Вызвано это в первую очередь тем, что СМП это хорошая альтернатива Суэцкому каналу при выходе на новые рынки сбыта. А кроме этого, и дополнительная интеграция с Россией. Для нашей страны стратегическое значение северного морского пути заключается не только в интеграции со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и развитии международной торговли, но также и в том, что данная трасса имеет еще и «значительное военное значение». В связи с этим, интересы России в освоении СМП становятся более объемлемыми, связано это еще и с тем, чтобы в перспективе удержать свое влияние в Арктическом регионе, а как следствие и на мировой арене в целом [3, с. 64].

США и Канада любыми способами пытаются приостановить процесс развития СМП. Они выступают за то, чтобы Индия и Китай прекратили свои инвестиции в этот проект, а также выражают свою крайнюю озабоченность расширением военного присутствия России в Арктике. При этом сами того не скрывают, что заинтересованы увеличить свое военное присутствие в этом регионе. Все это недовольство со стороны США и Канады вызвано тем, что Россия обладает крупнейшими в мире мощностями ледокольного флота. И, на сегодняшний день, выступает лидером в развитии Арктического региона, вкладывая колоссальные средства в проекты развития Северных регионов страны.

СМТК это очень актуальная возможность для России. Потому что, кто владеет логистикой, тот владеет миром. Логистика контейнерных потоков в наше время более важна для глобальной экономики. Поэтому организация контейнерного потока по территориям российских вод очень важная геополитическая задача. Она очень серьезно увеличивает геополитическое устройство нашей страны.

Но, как и в любом проекте есть свои плюсы и минусы, так и в освоении СМП можно выявить свои недостатки. Один из основных недостатков связан с тем, что огромная площадь покрыта льдом по маршруту следования грузов, в связи с этим тормозится круглогодичная навигацию морских судов.

Но этот вопрос решается и уже 30 единиц коммерческого флота ледового класса, которые способны к круглогодичному самостоятель-

ному плаванию и не имеющие ограничений по ледовой обстановке заложены в проект.

Подводя итог вышесказанному, СМП является весьма привлекательным по критерию скорости доставки грузов. Данное обстоятельство особенно актуально при транспортировке «критичных грузов», для которых приоритетом является скорость доставки, а не стоимость транспортировки. Налаживание эффективного международного таможенного сотрудничества через СМП будет способствовать эффективному развитию внешнеторговых и таможенных связей и, соответственно, благосостоянию и процветанию экономики России.

Литература

1. Бутырева Е. А. Северный морской путь как одно из ключевых направлений развития Российской Федерации // Ученые записки Тамбовского отделения РoСМУ. — 2019. — № 16. — С. 16-23.
2. Журавель В. П. Развитие северного морского пути: национальный и международный аспект // Научно аналитический вестник ИЕ РАН. — 2019. — № 2. — С. 41-46.
3. Ларченко Л.В. Может ли Северный морской путь стать конкурентоспособным международным транзитным путем / Л. В. Ларченко, А. В. Кольшкин, Т. В. Яковлева, Л. В. Нелюбина // Инноваци. — 2018. — № 10. — С. 63-68.
4. Мелехова Л.Ю. Перемещение грузов водным транспортом в Дальневосточном таможенном управлении // Актуальные вопросы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности: отечественный и зарубежный опыт: материалы междуз. студ. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 4 марта 2020 г.) / Сиб. гос. ун-т путей сообщения. — Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2020. — С. 55-59.
5. Северный Морской Путь — грузооборот, перспективы развития и порты на карте. // Электронная библиотека онлайн. URL: <https://tyulyagin-ru.turbopages.org/tyulyagin.ru/s/budushhee/severnyj-morskoj-put.html> (дата обращения 11.02.2021).

Калмыков С. П., Мазалова А. Г.

Импорт в Российскую Федерацию товаров для нефтегазовой отрасли: внешнеэкономический аспект

В современных условиях торгово-экономическая интеграция становится основным вектором развития многих стран, при этом на международном и региональном уровнях формируются новые условия регулирования внешнеторговой деятельности и межстранового взаимодействия [1]. На текущий момент Российская Федерация входит в число лидеров нефтегазовой отрасли. По данным Росстата за первое полугодие 2021 Российская Федерация вышла на 2 место в мире по добыче сырой нефти и на 2 по добыче газа после Соединенных Штатов Америки [4].

Однако наша страна по сей день осуществляет импорт нефтегазовых товаров, в особенности оборудования и материалов, необходимых для добычи и обработки добываемого сырья.

По данным Федеральной таможенной службы, за январь—июль 2021 г. импорт России вырос на 30% — до 161,9 млрд долл., по сравнению с аналогичным периодом 2020 г. Это рекордное значение за последние пять лет. Импорт товарных групп 27 «Топливо-энергетические товары» в 2021 г. по сравнению с предыдущим годом возрос на 23,8%, импорт товарных групп 84-90 «Машины, оборудование и транспортные средства» — на 39,3% (таблица) [7].

Импорт в Российскую Федерацию товарных групп 27, 84-90 за 2020-2021 гг.

Код ТН ВЭД ЕАЭС	Наименование товарной отрасли	Показатели		Темп роста январь — июль 2021 к январю — июлю 2020 в %
		январь — июль 2020 г. (млн долларов)	январь — июль 2021 г. (млн долларов)	
27	Топливо-энергетические товары	1012911,8	1254301,5	123,8
84-90	Машины, оборудование и транспортные средства	57713620	80395416	139,3

За последние 20 лет расходы российской экономики на закупки технологий за рубежом взлетели в 12 раз, следует из подсчетов Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ.

Если в 2001 году Россия импортировала технологические решения на 395,4 миллиона долларов в год, то в 2020 году эта сумма достигла почти 5 миллиардов долларов.

Преимущественно Россия оплачивает инжиниринговые услуги: на них приходится 41,7% суммы, перечисленной по технологическому импорту в прошлом году.

12,6% платежей пришлось на сделки по товарным знакам, 5% — на импорт ноу-хау, 4,5% — на закупки научных исследований и разработок.

Зависимость российской промышленности от западных технологий достигла многолетнего максимума [3].

Высокий уровень импорта страны показывает ее неспособность обеспечить рынок товарами самостоятельно. Вполне возможно ожидать изменение ситуации в лучшую сторону, поскольку Российская Федерация является членом Евразийского экономического союза, который в последние годы принял план по импортозамещению, а так же план по созданию единого рынка газа. В перечень товаров, производство которых должно возрасти на территории ЕАЭС, вошло и оборудование для нефтегазовой отрасли.

Согласно данным статистики Евразийской экономической комиссии ЕАЭС занимает:

- 2-е место по добыче газа, это 19,5% от мировой доли добычи газа;
- 2-е место по добыче нефти, 14,4% от мировой доли по добыче нефти;
- 4-е место по добыче угля, 6,6% от мировой доли по добыче угля [6].

Для мировой нефтедобычи 2020 год оказался одним из наиболее тяжелых. В первой половине прошлого года ввиду перепроизводства на рынке нефти возникло падение цен на крупнейших международных биржах. Это побудило влиятельных производителей, в том числе и Российскую Федерацию, прийти к соглашению об уменьшении добычи нефти-сырца в рамках сделки ОПЕК+. Результатом стало сокращение добычи нефти на 10 млн баррелей в сутки.

Впервые за 10 лет объем добычи нефти и газового конденсата в Российской Федерации сократился на 9% [5].

В борьбе за экологию многие страны, в особенности европейские, массового отказываются от угля в качестве источника тепла и переходят на газ. Однако газа на сегодняшний день не хватает ввиду падения экономик стран из-за пандемии. В результате это приводит к энергетическому кризису.

Рассмотрим крупные проекты РФ в области добычи, обработки сырьевых товаров нефтегазовой отрасли и поставщиков оборудования.

Так, например, в рамках проекта НОВАТЭК «Ямал СПГ» завершены основные тендеры и заключены ключевые контракты. В частности, контракт на проектирование и строительство завода СПГ (ЕРС контракт) присужден совместному предприятию компаний Technip (Норвегия), JGC (Япония) и Chiyoda (Япония), в качестве подрядчика для строительства СПГ танкеров арктического класса выбрана компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (Республика Корея).

Сама по себе компания НОВАТЭК — самый крупный независимый производитель природного газа в России. В сферу ее деятельности входит разведка, добыча, переработка и реализация природного газа и жидких углеводородов [11].

По итогам 2020 года НОВАТЭК перечислил в региональный и федеральный бюджеты Российской Федерации налог на прибыль в 31 млрд руб. [7].

Далее, рассмотрим проект Газпрома «Северный поток-2» — новый газопровод из России в Европу через Балтийское море. Стоит отметить, что протяженность его занимает более 1200 км, а мощность двух ниток составляет 55 млрд м³ в год.

Компания Газпром является российской транснациональной энергетической компанией, более 50% акций которой принадлежит государству. По итогам 2020 года Газпром перечислил в региональный и федеральный бюджеты Российской Федерации налог на прибыль в 13 млрд руб. [10]. По данным на 05.10.2021 началась работа по заполнению первой ветки газом.

Реализацией проекта «Северный поток — 2» занимается проектная компания Nord Stream 2AG (учредитель ПАО «Газпром»). Финансовыми инвесторами являются: Крупная французская энергетическая компания ENGIE, австралийская нефтяная компания OMV, немецкая энергетическая компания Uniper, британско-нидерландская нефтегазовая компания Royal Dutch Shell и Крупнейшая немецкая газовая и нефтяная компания Wintershall.

Поставкой труб для проекта в результате проведения тендера занялись германская компания Europipe GmbH (40%) и российские ОМК и ЧТПЗ (33 и 27% соответственно) [9].

Рассмотрев два проекта российских компаний можно сделать вывод о том, что по большей части оборудование, необходимое для строительства и прокладки материалов закупается нами из-за рубежа.

Причинами тому служат введение санкций в 2014 году, когда страны ЕС не могли поставлять в РФ оборудование и материалы, а, так же то, что далеко не все заводы РФ, и ЕАЭС в целом, в состоянии производить качественную продукцию в сравнении с заводами Европейского союза.

Отметим перспективы. По данным министерства промышленности и торговли РФ, более 30 млрд руб. Россия вложит в поддержку отечественного нефтегазового машиностроения до 2024 года. Так, уже к концу 2020 года доля импортного оборудования в нефтегазовой отрасли снизилась до 43%. По мнению маркетинговых аналитиков к 2022–2023 г. Российская Федерация сможет восстановить уровень производства оборудования для нефтегазовой отрасли до докризисного [2].

Таким образом, проведенное исследование показывает, что Россия зависит от импорта товаров группы нефтегазовой отрасли. Развитие внутренних компаний позволит изменить ситуацию зависимости в сторону улучшения.

Литература

1. Ворона А.А. Сотрудничество ЕАЭС и АСЕАН: проблемные аспекты и перспективы развития // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2020. № 1 (73). С. 51–54.
2. Возрождение рынка нефтегазового оборудования (Электронный ресурс). Путь доступа: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2020/9/804/ (дата обращения 11.10.2021).
3. Зависимость российской промышленности от западных технологий достигла многолетнего максимума (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/zavisimost-rossiyskoy-promyshlennosti-ot-zapadnykh-tekhnologiy-dostigla-mnogoletnego-maksimuma-1030843128> (дата обращения 07.10.2021).
4. Россия заняла 2-е место по объемам добычи нефти в мире в первом полугодии 2021 года (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://realnoevremya.ru/news/223469-rossiya-zanyala-2-e-mesto-po-obemam-dobychi-nefti-v-mire> (дата обращения 08.10.2021).
5. Как кризис 2020 года отразился на отечественных нефтяных компаниях (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://journal.open-broker.ru/investments/obzor-itogov-2020-goda-neftyanogo-sektora-rossii/> (дата обращения 03.10.2021).
6. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://eec.eaeunion.org/comission/economic-potential/> (дата обращения 07.10.2021).

7. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. Товарная структура импорта (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://customs.gov.ru/folder/521> (дата обращения 05.10.2021).
8. Проект «Ямал СПГ» (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://www.novatek.ru/ru/business/yamal-Ing/> (дата обращения 07.10.2021).
9. Труба повышенного риска. «Газпром» закупает трубы для проекта «Северный поток — 2» (Электронный ресурс). Путь доступа: [https://www.gazeta.ru/business/2016/03/12/8120033.shtml#:~:text=Компания%20Nord%20Stream%202%20AG,ЧТПЗ%20\(33%20и%2027%25%20соответственно\)](https://www.gazeta.ru/business/2016/03/12/8120033.shtml#:~:text=Компания%20Nord%20Stream%202%20AG,ЧТПЗ%20(33%20и%2027%25%20соответственно)) (дата обращения 07.10.2021).
10. Финансовый отчет ПАО «Газпром» за 2020 год (Электронный ресурс). Путь доступа: <https://www.gazprom.ru/f/posts/57/982072/gazprom-financial-report-2020-ru.pdf> (дата обращения 07.10.2021).
11. Ямал СПГ (Электронный ресурс). Путь доступа: <http://yamallng.ru> (дата обращения 07.10.2021).

Калмыков С. П., Меликджанян Н. Г., Селезнев И. В.

Совершенствование таможенного администрирования в современных условиях на территории Новосибирской области

Темой исследования является рассмотрение и оценка перспективных направлений (цифровизация, автоматизация, улучшение законодательства касательно таможенного администрирования) в совершенствовании таможенного администрирования на территории Новосибирской области (НСО). Современное технологическое развитие в XXI веке открывает широкие возможности для ускорения и упрощения таможенных процедур без ухудшения их эффективности, что позволяет задаться целью раскрыть имеющиеся возможности по максимуму, предложить возможную схему их использования в пропускных пунктах НСО. Несмотря на внушительное количество разрабатываемых таможенными органами проектов, за основу будут взяты самые перспективные и реалистичные из них, рассмотреть которые позволит доступная информация. В процессе изучения материалов из различных источников складывается положительное впечатление насчет дальнейшего развития таможенного администрирования на территории Новосибирской области, так как далее представленные проекты смогут значительно облегчить нагрузку как на сотрудников таможенных органов, а также участников внешнеэкономической деятельности и физических лиц, проходящих через таможенный контроль в аэропорту. Как известно из собранных данных, подобные преобразования произойдут в ближайшие несколько лет.

В настоящее время в ведении бизнеса особо актуальными являются вопросы оптимизации таможенного администрирования за счет применения новых методов работы и цифровых технологий, ускоряющих таможенные процессы.

Федеральной таможенной службой (ФТС) России были выбраны основные направления двух стратегий развития. До 2020 года — «электронная таможня» (переход от бумажных документов к электронным), до 2030 — «интеллектуальная таможня» [2].

Основные направления стратегии развития ФТС России:

- повышение доли цифровизации и автоматизации таможенных операций;
- применение искусственного интеллекта в процессах анализа и контроля;

- развитие личного кабинета участника внешнеэкономической деятельности;
- «интеллектуальный пункт пропуска»;
- дальнейшее развитие электронного межведомственного взаимодействия, автоматизированный обмен данных [3].

В 2020 году завершилось масштабное реформирование системы таможенных органов. Была создана единая сеть из 8 электронных таможен и 16 территориально распределенных, в том числе специализированных центров электронного декларирования (энергетический, акцизный, авиационный и морские). В Сибирском регионе — это Сибирская электронная таможня и Сибирский таможенный пост (центр электронного декларирования) [4].

С 2021 года главным направлением развития таможенных органов является переход от электронной таможни к интеллектуальной, с использованием элементов искусственного интеллекта.

В настоящее время в Сибирском центре электронного декларирования (ЦЭД) сконцентрировано около 99 % декларационного массива региона. ЦЭД работает исключительно с электронными документами, а также активно использует перспективные технологии [5].

При поступлении электронных деклараций в ЦЭД они автоматически распределяются между должностными лицами с учетом их опыта, нагрузки и сложности самих деклараций.

Взаимодействие ЦЭДа и таможенных постов фактического контроля осуществляется с помощью технологии удаленного выпуска товаров [1]. В Новосибирске находится таможня фактического контроля в состав которой входит воздушный пункт пропуска «Толмачево» (оформление грузов и товаров, перемещаемых физическими лицами), место международного почтового обмена — ММПО (оформление почтовых отправок) и три поста фактического контроля — Западный, Восточный и Южный. Данные посты осуществляют таможенные операции и таможенный контроль в отношении перемещаемых товаров и транспортных средств, а также проводят таможенный досмотр товаров. Кроме того, осуществляют контроль товаров, находящихся на складах временного хранения до их выпуска, регистрацию и оформление таможенного транзита. В рамках указанной технологии сформирована система электронного взаимодействия таможенных органов, декларантов, складов временного хранения и других субъектов таможенных правоотношений.

Регистрация в личном кабинете участника ВЭД открывает широкие возможности использования многочисленных информационных сервисов, с помощью которых можно взаимодействовать с таможенными органами. В настоящее время в личном кабинете доступно около 100 сервисов, позволяющих декларировать товары, подавать сведения и получать актуальную информацию от таможенных органов [6].

Стоит отметить, что применяется система электронного взаимодействия с другими государственными контролирующими органами, в том числе, в компетенцию которых входит выдача разрешительных документов. Теперь достаточно указать номер разрешительного документа (лицензии или сертификата) в декларации и после регистрации декларации в таможенном органе запрос для проверки уйдет автоматически в орган выдавший этот разрешительный документ, чтобы выяснить был ли этот документ выдан. Процесс занимает считанные минуты.

На данный момент идет обмен данными и взаимодействие с более чем 30 Федеральными органами исполнительной власти (Минприроды, Минсельхоз, Минздрав, МВД и т. д.) [7].

Сибирский федеральный округ активно участвует в внедрении и применении перспективных таможенных технологий, и основные из них это авторегистрация деклараций на товары (проверка декларации на возможность ее регистрации) и автоматический выпуск товаров.

Так, среднее время автоматической регистрации деклараций составляет в пределах 1 минуты, а время автовыпуска всего до 5 минут [8].

В 2020 году доля авто регистрации деклараций на товары по ФТС России составила 77,5% (3,8 млн деклараций на товары из 4,9 млн), автоматически выпущено более 1 млн деклараций на товары (20,5%). Автоматизация процессов, которые реализуются таможенными органами, это не только регистрация деклараций и выпуск товаров, а также практически полное переведение оформления транзита товаров в цифровой формат. Доля автоматической регистрации транзитных деклараций составляет 99,69% [8].

Применение указанных технологий значительно ускоряют процесс декларирования товаров.

Достичь сокращения как временных, так и административных издержек возможно не только лишь за счет цифровизации процессов таможенного регулирования, но и за счет изменения таможенного законодательства.

В рамках таможенного законодательства предусмотрен целый ряд упрощений, таких как реализация международных проектов по информационному обмену «зеленый коридор», «упрощенный таможенный коридор». ФТС России с 2007 года реализует проекты «зеленый коридор» и «упрощенный таможенный коридор», предусматривающие упрощение и ускорение таможенного контроля для добросовестных участников внешнеэкономической деятельности на основе обмена информацией с таможенными службами иностранных государств.

В настоящее время в подобных проектах участвуют 14 стран: Азербайджан, Израиль, Индия, Иран, Италия, Китай, Марокко, Нидерланды, Сирия, Таджикистан, Тунис, Турция, Узбекистан, Финляндия. Наиболее активные поставки товаров в 2020-2021 гг. осуществляются в рамках взаимодействия с Турцией и Китаем. Для того чтобы стать участником в проекте «зеленый коридор» или «упрощенный таможенный коридор» организации в Сибири необходимо оформить заявку по специальной форме с указанием информации об иностранном контрагенте и направить в любой таможенный орган Сибирского таможенного управления (СТУ). Форма заявки размещена на сайте СТУ. После необходимого согласования таможенными службами двух стран — организации включаются в двухсторонние проекты [10].

В дополнение к этому стоит обратить внимание, что применение автоматических технологий во многом зависит от действий самих участников внешнеэкономической деятельности. Для полного использования всех преимуществ технологий декларантам необходимо максимально точно и с минимальным количеством ошибок отражать сведения о товаре в декларации и в прилагаемых документах, корректно совершать действия, которые предшествуют подаче декларации.

На пути к реализации интеллектуальной таможни, с применением высокотехнологичных элементов, упрощаются и ускоряются таможенные операции, таким образом создаются конкурентные преимущества для законопослушных участников ВЭД.

Однако, это двухсторонний процесс, зависящий от совместных усилий таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности. Активные участники, которые апробируют новые технологии, упрощения и раньше других включаются в этот процесс, имеют перед другими организациями конкурентные преимущества в виде сокращения временных и материальных издержек.

С одной стороны, обеспечено оперативное осуществление таможенных операций с помощью применения передовых технологий,

а таможенное законодательство содержит для этого весьма широкий выбор возможных инструментов, с другой стороны еще существуют таможенные операции и этапы контроля, которые требуют оптимизации и автоматизации.

Система таможенного администрирования в Новосибирской области на данный момент функционирует, используя довольно много современных разработок, однако некоторые таможенные операции все еще недостаточно автоматизированы. Исходя из вышесказанного ФТС России ставит перед собой задачу до 2030 года перейти из электронной таможни в интеллектуальную с применением передовых цифровых технологий анализа и контроля, принятия решений в некоторых случаях программой и без участия человека, но обучаемой человеком. В 2020 году таможенная служба полностью перенесла свой контроль и документы из бумажной среды в электронную [11]. И теперь декларации на товары подаются в электронной форме, обмен сообщениями между инспектором и участником ВЭД происходит тоже путем электронных сообщений, необходимые сопроводительные документы также есть в электронном виде и находятся в архиве декларанта. Перенос в электронную среду такого большого количества данных требует помощи для инспектора таможни для быстрого автоматического анализа с целью выявления нарушений или подтверждения добросовестности. Кроме того, помимо модернизации единичных процессов до должного уровня значительную роль в совершенствовании таможенного администрирования сыграло бы внедрение принципиально новых программных средств, нового оборудования и технологий.

В качестве примера можно рассмотреть находящийся в городе Новосибирск международный воздушный пункт пропуска аэропорт «Толмачево», где ускорение и упрощение таможенных операций можно достичь благодаря современным информационным технологиям и более совершенным техническим средствам таможенного контроля, которые могли бы взять на себя часть ручной работы, заменив собой сотрудников Федеральной таможенной службы. Когда мы говорим об «устаревших» методах таможенного контроля, то как раз подразумеваем тот трудоемкий и длительный процесс, когда человек вручную выполняет множество простейших задач, с которыми вместо него легко могла справиться информационная система. Полностью исключить участие человека не представляется возможным на данный момент, однако его можно минимизировать, оставив только там, где

оно действительно необходимо. Стоит также упомянуть такой немаловажный фактор как наличие качественного, эффективного оборудования. Речь не только про компьютерную технику, но и про целые технические приспособления и устройства, с помощью которых проверка грузов осуществлялась бы быстрее и эффективнее. Обеспечение аэропорта «Толмачево» данным оборудованием должно вывести работу таможенной службы в воздушном пункте пропуска на совершенно новый уровень. Так, на данный момент в воздушных пунктах пропуска при перемещении грузов с борта воздушного судна на склады временного хранения (СВХ), находящиеся по близости, применяются досмотровые рентгеновские установки (ДРТ), которые не позволяют пропускать через себя большие объемы и габариты товаров на складах временного хранения предназначенных для размещения иностранных товаров, находящихся под таможенным контролем. Поэтому контроль большого количества грузов с их использованием может занимать значительное время, растрачивая временные ресурсы таможенных органов. В это же время ФТС России уже давно использует в автомобильных пунктах пропуска специальные мобильные (на базе грузовых автомобилей) инспекционно-досмотровые комплексы, которые способны за несколько минут обеспечить одним сканированием контроль целой машины с товаром [12], [13], [14]. Существуют и стационарные варианты в виде специальных рамок. Применение таких комплексов в аэропортах могло бы повысить скорость и эффективность контроля. При помещении иностранных товаров с борта прибывшего воздушного судна на склад временного хранения можно сканировать ни по одной коробке, а машину с грузом целиком. Также возможно внедрить специальную систему автоматического анализа таких снимков на выявление нарушений.

Еще целесообразно было бы оптимизировать процессы контроля багажа физических лиц. На сегодняшний день, после прохождения паспортного контроля, в Новосибирске пассажиры вынуждены ожидать свой багаж и после получения проходить с ним таможенный контроль. Такая схема не очень удобна и в случае если таможенники будут проводить 100% контроль с использованием досмотровой рентгеновской техники — это может создать большие очереди и излишнюю нагрузку на работников таможенных органов, а если контроль будет выборочным, то есть большая вероятность что-то упустить. Имеющиеся современные схемы контроля, применяемые в других аэропортах России и мира органи-

зованы так, что пока пассажир проходит паспортно-визовый контроль, его багаж уже проходит 100% контроль на специальных ДРТ при движении на конвейерной ленте и поступает к выдаче уже полностью проверенным на удаленных местах досмотра. Данная схема контроля зависит от обустройства аэропорта и сегодня можно видеть, что идет строительство нового терминала и скорее всего там уже будут внедрены передовые технологии контроля за товарами перемещаемых физическими лицами [15], [16].

В связи с развитием Интернет-торговли приобретает особую актуальность автоматизация процессов обработки международных почтовых отправлений, направленная на ускорение процессов обработки и внедрения системы выборочности контроля почтовых отправлений. В Сибири определено единственное место международного почтового обмена (Толмачево ММПО), которое находится рядом с аэропортом. Почтовый оператор (Почта России) при поступлении с борта воздушного судна международных почтовых отправлений передает их в специальном терминале таможенному органу по конвейерной ленте для контроля. После контроля почтовые отправления по конвейерной ленте направляются для дальнейшей обработки и сортировки почтовому оператору. Данное направление деятельности также должно являться объектом автоматизации внесения данных и их анализа, и внедрения искусственного интеллекта для выявления в почтовых отправлениях нарушений исходя из заявленных заранее сведений (оружие, наркотики, запрещенные к отправке предметы). С ноября 2019 года в месте международного почтового обмена «Толмачево ММПО» внедрен автоматический выпуск почтовых отправлений. В 2020 году доля почтовых отправлений, выпущенных автоматически (без участия инспектора) составила 30%. Рядом с имеющимся уже построен новый почтовый терминал, готовящийся к скорой сдаче и по имеющейся информации он будет самым автоматизированным в России [17], [18], [19].

Естественно, что в таком случае и требования к сотрудникам таможенной службы изменятся, так как теперь от них будут ожидать не только умения работать с товарами вручную, но и наличия необходимых знаний о технологиях, с которыми им предстоит управляться. Внедрение новейших разработок в областях информатики и техники важно в самых разных сферах, но особенно важно в тех, которые связаны с безопасностью и экономикой страны.

Литература

1. Ворона А.А. Применение технологий автоматической регистрации и автоматического выпуска товаров в деятельности центров электронного декларирования // Вестник Российской таможенной академии. 2019. № 3. С. 153-160.
2. Стратегии развития до 2020 и до 2030. Электронная и интеллектуальная таможня. — URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya> (Дата обращения: 01.10.2021).
3. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.05.2020 №1388-р. — URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/20rs1388/> (Дата обращения: 01.10.2021).
4. «Центры электронного декларирования — основа современной таможни». Р.В Давыдов, первый заместитель руководителя ФТС России. Таможня, официальное издание ФТС России. журнал № 450 с.34-39.
5. «Отвечая вызовам времени». Андрей Хандаченко, Таможня, официальное издание ФТС России. журнал № 446 с.16-17.
6. Личный кабинет участника внешнеэкономической деятельности — URL: <https://edata.customs.ru/FtsPersonalCabinetWeb2017/#?view=Home> (Дата обращения: 01.10.2021).
7. Система межведомственного взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти — URL: <https://customs.gov.ru/list> (Дата обращения: 01.10.2021).
8. «Мощная база для развития». Анна Тимофеева. Таможня, официальное издание ФТС России. журнал № 446 с.42-43.
9. «Новые вызовы и инновационные решения». Юлия Бобкова. Таможня, официальное издание ФТС России. журнал №451 с.6-11.
10. ФТС России совершенствует подходы к реализации «зеленых коридоров». URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/294205> (Дата обращения: 01.10.2021).
11. «На пути к цифре», Татьяна Сазонова. Таможня, официальное издание ФТС России. журнал № 443 с.6-11.
12. Об общих положениях об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использовании. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.05.2016 №7. — URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/16rk0007/> (Дата обращения: 01.10.2021).
13. Ростех представил федеральным ведомствам новый инспекционно-досмотровый комплекс для проведения таможенных процедур // новости от 30.07.2020. — URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9657> (Дата обращения: 02.10.2021).
14. «Пункты пропуска — лицо государства». Сергей Брянцев, Ирина Жихова, Елена Разинькова, Илья Тришин. Таможня, официальное издание ФТС России. журнал № 452 с.14-15.

15. Атриум нового аэровокзального комплекса начали монтировать в Толмачево. — URL: <https://nsknews.info/materials/atrium-novogo-aerovokzalnogo-kompleksa-nachali-montirovat-v-tolmachyevo/> (Дата обращения: 02.10.2021).
16. Система контроля и учета багажа. — URL: <https://neologos.ru/nashi-resheniya/bagkeeper/> (Дата обращения: 02.10.2021).
17. Мишустин М. осмотрел Новосибирский логистический почтовый центр. // Новости логистики от 05.03.2021. — URL: https://www.alta.ru/logistics_news/79843/ (Дата обращения: 02.10.2021).
18. В Новосибирске запустили новый сортировочный центр «Почты России» // Транспорт и логистика. — URL: <https://sdelanounas.ru/blogs/139854/> (Дата обращения: 03.10.2021).
19. Таможенный контроль международного почтового отправления занимает не более 2 минут в Сибири — URL: <https://www.tks.ru/news/nearby/2020/12/07/0001> (Дата обращения: 03.10.2021).

Калмыков С. П., Морозова А. А.

Новосибирский мультимодальный транспортный узел: развитие транспортных возможностей на автомобильной дороге «Южный транзит»

Поступательное развитие мирохозяйственных связей приводит к кардинальным изменениям всех процессов. В современных условиях развивается торговля между странами, это приводит к необходимости совершенствования деятельности участников внешнеэкономической деятельности и поддержки со стороны государства [1].

Новосибирский мультимодальный транспортный узел (далее по тексту — НМТУ) — это узел федерального значения, реализующий себя как крупнейший узел на восточной части России. Размещение НМТУ имеет своеобразное расположение:

- г. Новосибирск находится в центре Российской Федерации, является соединяющим звеном Восточной и Западной части страны;
- через г. Новосибирск проходит большое количество товаропотоков, главным из которых является Транссибирская железнодорожная магистраль, проходящая по всей территории Российской Федерации;
- также через г. Новосибирск проходит значительное количество автомобильных товаропотоков;
- основным пунктом приема грузов и пассажиров является аэропорт «Толмачево», который находится вблизи г. Новосибирска [2, с. 24].

По прогнозам в 2020 году пассажиропоток должен был составлять более 5 млн. пассажиров, но из-за резкого обострения пандемии Covid-19 он составил всего около 3 млн. пассажиров. Грузопоток в 2020 году также предположительно должен был составлять около 77 тыс. тонн, но также, как и пассажиропоток, грузопоток сократился до 35 тыс. тонн [3].

Динамика грузопотока и пассажиропотока в Новосибирске в 2020 г.

	Прогноз	Фактически	Динамика
Пассажиропоток	5 млн. пассажиров	3 млн. пассажиров	Сокращение на 60 %
Грузопоток	77 тыс. тонн	35 тыс. тонн	Сокращение на 45 %

В настоящее время ведутся переговоры и расчеты в планировании новой транзитной дороги — Южный транзит. Данная дорога будет соединять весь город — от улицы Троллейная через Бугринский мост до улицы Ипподромская.

Создание дороги «Южный транзит» обговаривалось еще в 2014 году. «Южный транзит» поможет перераспределить нагрузку на городские дороги, так как в плане создать 7 транспортных развязок, а также и установить соответствующий скоростной режим. Данное развитие транспортных магистралей в рамках НМТУ и ТОСЭР «Аэросити» — большой и перспективный объект транспортной инфраструктуры [4, с. 92]. Общая протяженность высокоскоростной автомобильной дороги «Южный транзит» составляет 26 километров, которая начинается от Ордынского кольца и заканчивается выходом на Восточный обход. На ней будет разработано от 4 до 6 полос с примерной расчетной скоростью не менее 120 км/час. Также по предварительным подсчетам в сутки по автодороге смогут проезжать до 120 тыс. автомобилей разных классов — от легковых автомобилей до грузовых автомобилей.

Первый этап транзита уже выполнен — это Бугринский мост через реку Обь.

Второй этап Южного транзита должен обеспечить транспортную связь между автомобильными дорогами федерального значения Р-254 «Иртыш» и Р-256 «Чуйский тракт», перераспределить транспортные потоки на магистральных улицах Новосибирска, замкнуть создаваемое транспортное кольцо вокруг города, а также расширить мощность транспортно-логистических коридоров Запад-Восток и Север-Юг и Сибирского транзита грузо- и пассажиропотока между Юго-Восточной Азией и Западной Европой.



Схема автодороги «Южный транзит»

Предполагается, что Южный транзит будет предназначен для транзитного, в том числе грузового, транспорта. Движение по трассе вну-

три Новосибирска будет бесплатным, въезд и выезд на областные трассы — платным. В сентябре 2019 года стало известно, о том, что компания «Росинсталпроект» по заказу Управления автомобильных дорог (ТУАД) Новосибирской области проведет обоснование необходимости строительства Южного транзита.

Как сообщали ранее в консалтинговой компании Knight Frank, за первое полугодие 2020 года в Новосибирске приобрели около 128 тыс. квадратных метров складской недвижимости, что составляет 32% от общего объема сделок в регионах России без учета Московского региона, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Строительство высокоскоростной автомобильной дороги «Южный транзит» планируется начать в 2023 году и закончить к 2026-2027 годам.

Для таможенных органов, расположенных в г. Новосибирск, такое улучшение транспортной инфраструктуры дает огромную возможность для их развития [5, с. 156].

Таможенная инфраструктура заметно изменится в рамках НМТУ. Возможности таможенных органов будут расширены. С улучшением транспортной инфраструктуры появится возможность улучшить склады временного хранения, а также их располагать их вблизи таможенных терминалов.

Также улучшатся таможенные терминалы, появится современное оборудование, которое поможет обеспечить безопасность страны, поможет своевременно предотвратить перемещение товаров, запрещенных к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза (ЕАЭС) [6].

Таким образом, Новосибирский мультимодальный узел дает огромную возможность развиваться Новосибирску. НМТУ позволит создать перспективный транспортный узел со способностью пропускать огромное количество как обычных грузов, поступающих для Новосибирска, а также транзитных грузов. НМТУ также позволит создать автомобильную дорогу комфортную для пассажиров.

Литература

1. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Проблемы и перспективы развития трансграничной электронной торговли: зарубежный опыт и российская практика// Таможенное дело. 2021. № 2. С. 13-18.
2. Морозова А.А. Мультимодальный транспортный узел в Новосибирске как часть федеральной логистической инфраструктуры / А.А. Морозова, С.П. Калмыков // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. — 2020. — С. 23-27.

3. Темпы снижения пассажиропотока Толмачево в 2020 году ниже отраслевых. Официальный сайт Аэропорта «Толмачево». — Режим доступа: открытый. URL: <https://tolmachevo.ru/mediacenter/news/580892/> (дата обращения 13.04.2021).
4. Покровская О.Д. Роль Новосибирского мультимодального транспортного узла в транспортно-логистическом кластере России / О.Д. Покровская // Известия Петербургского университета путей сообщения. СПб. — 2015. — С. 85-103.
5. Руднева З.С. Проблемы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны на площадках территорий опережающего социально-экономического развития / З.С. Руднева // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. Хабаровск. — 2016. — С. 153-159.
6. Новосибирские власти подготовили проект строительства Южного транзита. Официальный сайт ТАСС. — Режим доступа: открытый. URL: <https://tass.ru/sibir-news/7542543> (дата обращения 13.04.2021).

Коновалова Т. А.

Россия — Беларусь: интеграция в условиях санкций Запада

8 декабря мы будем отмечать 22 года со дня подписания в Москве договора о Союзном государстве Россия — Беларусь. Особый характер белорусско-российских отношений за эти годы не раз проходил проверку на прочность. И всегда вопреки прогнозам пессимистов и недругов обе стороны находили общий язык даже по самым сложным вопросам. В мире идет экономическая война. Конфронтация достигла наивысшей степени. Евросоюз заявил о подготовке уже пятого пакета санкций против Беларуси. Нынешние санкции затрагивают не только отдельных граждан республики, но и ключевые, крупные белорусские предприятия. В отношении Беларуси и России фактически под видом защиты прав человека против наших стран идет гибридная война с использованием санкций и информационных технологий. Желание Запада одно — сделать из Беларуси геополитический форпост и замкнуть кольцо пояса нестабильности вокруг России. Одна из главных целей внешних игроков — отрыв России от Беларуси. В условиях усиления санкционного давления для обеих стран возрастает важность углубления сотрудничества в сфере национальной безопасности, обороноспособности и в целом, экономической интеграции.

Целью настоящей статьи является определение перспектив развития Союзного государства России и Беларуси в условиях западных санкций.

Для реализации поставленной цели автор ставит следующие задачи:

- рассмотреть санкции, налагаемые западными странами на Беларусь и Россию, определить их влияние на экономическую интеграцию двух стран;
- представить и проанализировать результаты торгового сотрудничества в рамках Союзного государства за период 2012 -2020 гг.;
- очертить отдельные области и результаты совместной деятельности двух государств с начала создания Союзного государства;
- охарактеризовать 28 программ интеграции Союзного государства, согласованных президентами России и Беларуси 09 сентября 2021 г. и определить планируемые результаты данных программ.

История введения санкций в отношении Беларуси началась еще 15 сентября 1997 года, когда Евросоюзом был официально ограничен формат связей Брюсселя с Минском до уровня ниже министерского на основании «нарушений прав человека и нарушений на выборах». Такая реакция последовала на проведенный в Беларуси референдум 24 ноября 1996 года, результатом которого явилось продление полномочий президента страны Александра Лукашенко до 2001 года. ЕС приостановил процедуру ратификации как соглашения о партнерстве и сотрудничестве с Беларусью, так и временного торгового соглашения 1995 года. Помимо этого, были запрещены контакты на высшем уровне. Ввиду санкций произошла фактическая заморозка основных направлений сотрудничества Беларуси и ЕС, за исключением проектов по ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Не прошло и года, как 9 июля 1998 года после выселения аккредитованных послов стран Евросоюза и других государств из их резиденций в Минске ЕС вводит визовые ограничения для президента Александра Лукашенко и 130 высокопоставленных чиновников Беларуси. Следующий шаг в сторону санкций последовал через 6 лет. В сентябре 2004 года ЕС запрещает въезд на свою территорию отдельным высокопоставленным белорусским чиновникам. Однако 13 октября 2008 года ограничительные меры ЕС в отношении Беларуси были приостановлены с оговоркой в любой момент их возобновить. И 31 января 2011 года это произошло. Санкции предусматривали запрет на въезд в государства ЕС 158 высокопоставленным чиновниками страны с заморозкой их счетов в европейских банках. 22 марта 2012 года список лиц был максимально расширен — до 243 человек и 29 организаций. Европейским предпринимателям запрещалось вести экономическую деятельность с юридическими лицами Беларуси из списка, устанавливалось эмбарго на поставки в страну полицейской техники и техники двойного назначения, которая могла быть использована «для внутренних репрессий». С 12 октября 2015 года санкционная политика в отношении Беларуси смягчилась — санкции были временно приостановлены. Очередная их волна последовала после президентских выборов 2020 года, когда Западные страны отказались признать их итоги [7]. Среди крупных белорусских предприятий в санкционном списке оказались следующие организации, представленные в таблице 1.

Таблица 1

Санкционный список отдельных белорусских предприятий

	Название организации	Сфера деятельности
1	Открытое акционерное общество «Минский автомобильный завод» (МАЗ)	Крупнейшие представители автопрома
2	Открытое акционерное общество «Белорусский автомобильный завод» (БелАЗ)	
3	Открытое акционерное общество «Минский завод колесных тягачей» (VOLAT)	
4	Государственное предприятие «Белаэронавигация»	Аэронавигационное обслуживание
5	Общество с ограниченной ответственностью «Бремино групп» / Bremino Group	Логистика, оператор ОЭЗ особой «Бремино-Орша»
6	Общество с ограниченной ответственностью «Глобалкастом-коммерс»/Globalcustom	Логистика, оптовая торговля продуктами питания, напитками и табачными изделиями
7	Закрытое акционерное общество «Новая нефтяная компания»	Импорт нефти из России и ее перепродажа на Запад
8	Общество с ограниченной ответственностью «Логекс» Logex	Таможенная очистка и международная доставка грузов, уполномоченный экономический оператор на территории Беларуси
9	Предприятие свободной экономической зоны «Sohra Overseas FZE» (Объединенные Арабские Эмираты)	Продажа и сервисное обслуживание продукции предприятий Беларуси за рубежом, в основном тяжелой техники БЕЛАЗ в африканском регионе
10	Открытое акционерное общество «140 ремонтный завод»	Государственное предприятие военно-промышленного комплекса
11	Открытое акционерное общество «Агат-электромеханический завод»	Производство специальной техники для нужд Минобороны
12	Закрытое акционерное общество «Белтехэкспорт»	Обеспечение военной безопасности, экспорт и импорт продукции и услуг военного назначения

Окончание табл. 1

	Название организации	Сфера деятельности
13	Dana Holdings	Группа строительных компаний, являющаяся крупным застройщиком и девелопером на рынке белорусской недвижимости. В Холдинг входят такие компании, как: «Дана Астра», «Эмирейтс Блю Скай», «Дубай Вотер Фронт», ИООО «Зомекс Инвестмент». Основные владельцы — семья сербских бизнесменов Каричей. Санкции касаются только «Дана Астра»
14	Общество с ограниченной ответственностью «Синезис»	IT-компания международного уровня. Состоит из 15 компаний. Разработка проектов в области искусственного интеллекта, облачных технологий, видеоаналитика, Big Data
15	Государственное Учреждение «Главное хозяйственное управление» Управления делами Президента Республики Беларусь	Является самым крупным девелопером на рынке коммерческой недвижимости Беларуси. Специализируется на обслуживании административных зданий в столице и областных центрах, в местах размещения органов государственного управления

9 августа 2021 президент США Джо Байден подписал указ, расширяющий действие секторальных санкций против Беларуси. Им введен новый правовой механизм давления. Отныне ограничительные меры могут быть введены против любых людей и предприятий на основании их связи с определенными отраслями экономики. Указ позволяет накладывать блокирующие санкции (заморозка долларовых активов, запрет на ведение бизнеса с американскими лицами) на любые белорусские структуры, которые работают в оборонном секторе и секторе госбезопасности, энергетическом, калийном, табачном, строительном или транспортном секторах Белоруссии [16]. В санкционный перечень попали 23 белорусских гражданина и 21 юридическое

лицо, включая частных сырьевых трейдеров, и два крупных госпредприятия — «Беларуськалий» и Гродненская табачная фабрика «Неман». Одновременно правительство Великобритании запретило импорт из Белоруссии калийных удобрений и нефтепродуктов с целью «уменьшить количество выручки, которая поступает режиму Лукашенко» [16]. По меткому высказыванию кандидата политических наук, доцента кафедры политической теории МГИМО, программного директора Российского совета по международным делам (РСМД) И.А. Тимофеева «Новые санкции являются гибридом секторальных и блокирующих ограничений. Это не только психологическое давление, но и нанесение конкретного ущерба экономике Беларуси. Цель — смена режима, постепенное экономическое удушение, создание условий для последующей смены власти... Если сравнивать применяемые ранее санкционные меры, то их можно рассматривать как символические. Новые санкции — серьезная эскалация. Фактически, любая государственная компания или компания с госучастием может быть заблокирована. Это создает определенные риски для торговли Беларуси и России. Снизить эти риски для России сможет прежде всего отказ от любых транзакций в долларах и евро с Беларусью, развитие платежной системы и платежных инструментов» [3].

Что касается России, то влияние зарубежных санкций имеет двойственный характер. Их воздействие на макроэкономические показатели меньше, нежели влияние эпидемии COVID-19, спада мировой экономики, цен на нефть и связанных с ними факторов. Санкции остаются серьезным политическим риском для конкретных предприятий и бизнес-структур. Они влияют на деловые связи с зарубежными партнерами и контрагентами, затрудняют доступ к зарубежным рынкам и капиталам, отдельным товарам, услугам и технологиями [15].

Рассмотрим, каким образом названные санкции оказывают влияние на интеграцию России и Беларуси. Можно ли их считать экономической гильотиной или, наоборот, драйвером экономического роста? По словам доктора экономических наук, профессора, министра по основным направлениям интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии С.Ю. Глазьева «это вопрос точки зрения и объекта зрения. Для сельского хозяйства это однозначно плюс... Вместе с тем у Союзного государства пока нет сбалансированного экономического развития. В высокотехнологических производствах высока зависимость от иностранной технологической базы» [12].

Если смотреть с позитивной точки зрения, как справедливо отметил декан факультета философии и социальных наук Белорусского государственного университета В.Ф. Гигин, «санкции выступили очень мощным триггером... Как бы это не было парадоксально, но политический кризис в Беларуси и вокруг нее встряхнул союзное строительство, активизировал очень многие процессы, заставил говорить не только и не столько об экономике, но и о совместных вызовах и угрозах, проблемах безопасности, общей идеологии» [5]. Санкции дали мощный импульс для развития импортозамещения в критически важных для национальной безопасности отраслях машиностроительного комплекса: приборостроения, микроэлектроники, разработки систем управления.

Рассмотрим взаимный товарооборот двух стран начиная с 2012 года (таблица 2, рисунок 1). Приведенные данные показывают нестабильную ситуацию с товарооборотом в стоимостном выражении между Россией и Беларусью. Результат 2020 г. ниже 2012 года на 32, 7 %, однако сальдо в рассматриваемом периоде наименьшее. Такая нестабильность объясняется в том числе и снижением курсов белорусского и российского рубля (а торговый оборот исчисляется в долларах), цен на нефть и газ. Что касается физических объемов, то по некоторым позициям наблюдался рост.

На долю России приходится практически половина внешнего товарооборота Беларуси. В свою очередь Беларусь входит в пятерку стран, с которыми Российская Федерация имеет наибольшие объемы торговли. Результатом органичного взаимодополнения экономик стали также создание и успешная работа 2 315 совместных предприятий [1] (на конец 2020 г.), причем половина полностью с российским капиталом (рисунок 2).

Таблица 2

**Внешняя торговля между Россией и Беларусью за 2012-2020 гг.,
млн долларов США [10]**

Период	Товарооборот	Экспорт	Импорт	Сальдо
2012	43859,8	16308,9	27550,9	-11242,0
2013	39742,4	16837,5	22904,9	-6067,4
2014	37371,2	15181,0	22190,2	-7009,2
2015	27541,6	10398,4	17143,2	- 6744,8

Окончание табл. 2

Период	Товарооборот	Экспорт	Импорт	Сальдо
2016	26254,8	10948,0	15306,8	- 4358,8
2017	32424,6	12897,7	19599,1	- 6701,4
2018	35605,9	12986,5	22619,4	-9632,9
2019	35702,2	13658,8	22016,4	-8330,6
2020	29519,4	13132,2	16387,2	-3255,0
% 2020 к 2019	82,7	96,0	74,4	

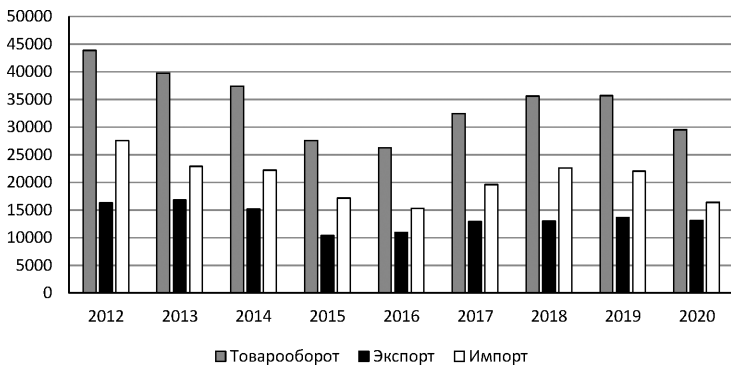


Рис. 1. Внешняя торговля между Россией и Беларусью за 2012-2020 гг., млн долларов США

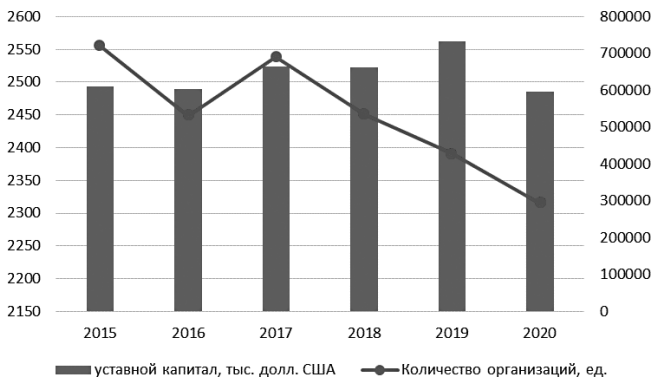


Рис. 2. Количество организаций Российской Федерации в Республике Беларусь и размер их уставного фонда

На рисунке 3 представлены основные экономические показатели товарооборота двух стран за 2020 год. В денежном выражении он составил \$29,5 млрд. В общем объеме экспорта белорусских товаров на долю России приходилось 45,2% — 13,1 млрд.долл. Импорт товаров из России составил 50,2% в общем объеме импорта Беларуси — 16,4 млрд.долл.



Рис. 3. Торгово-экономическое сотрудничество России и Беларуси в 2020 г. [1]

Основные товарные позиции Союзного государства следующие. Беларусь экспортирует в Россию молоко и молочную продукцию, мясо и мясные субпродукты. Белорусские продукты питания продаются в 77 регионах России. Безусловными лидерами среди российских регионов — потребителей белорусских товаров являются: Москва (96.8 млрд долл., 45, 1 %), Московская область (17.2 млрд долл.,

8 %), Санкт-Петербург (15.7 млрд долл., 7,3 %), Смоленская область (11.5 млрд долл., 5,4 %) [13]. Кроме этого экспорт Беларуси в Россию представлен товарами автопрома: грузовыми автомобилями, тракторами и седельными тягачами; мебелью, включая медицинскую.

Беларусь импортирует из России нефть сырую, включая газовый конденсат, природный газ, черные металлы и изделия из них, легковые автомобили, части и принадлежности для автомобилей и тракторов.

Что можно противопоставить западным санкциям? Ответ здесь видится очевидным — инновации и кооперацию, выпуск конкурентоспособной продукции. Если рассматривать имеющиеся Союзные программы, то начиная с 2000 года уже реализовано 57 программ, затрагивающих разработку новых технологий и создание инновационной продукции (таблица 3). Среди таких программ имеются закрытого типа. Ежегодно на финансирование всех программ направляется около 70 процентов союзного бюджета.

Таблица 3

Реализованные с 2000 г. совместные программы России и Беларуси в рамках Союзного государства

Предметные области/виды деятельности	Количество
Радиоэлектроника, микроэлектроника, СВЧ-электроника, оптоэлектроника, микросистемотехника, тепловизионная техника	10
Оборона, безопасность и правоохранительная деятельность	9
Таможенная инфраструктура и технологии таможенных процессов	5
Сельское хозяйство и пищевая промышленность	5
Космические технологии, приборы и оборудование	4
Сверхвысокопроизводительная вычислительная техника и программное обеспечение	4
Преодоление последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС	4
Производство химических волокон, нитей и композиционных материалов	3
Гидрометеорология и охрана окружающей среды	3
Дизельное автомобилестроение и сельхозмашиностроение	3
Медицина и фармакология	3
Защита общих информационных ресурсов	3
Социально-трудовые отношения	1

Совместные программы, деятельность, предприятия открывают перед белорусской промышленностью новые возможности на российском рынке. Так, например, на сегодняшний день крупнейшими заказчиками самосвалов серии БЕЛАЗ-7558 являются горнодобывающие российские предприятия. С введением санкций, в том числе против председателя совета директоров и главного акционера минского холдинга «Амкодор» **Александра Шакутина** — развитие совместных российско-белорусских предприятий с участием указанного холдинга значительно активизировалось. На севере России действует совместное предприятие по производству лесозаготовительной техники. Совсем недавно подписано Соглашение о строительстве в Ленинградской области завода по производству сельскохозяйственной и коммунальной техники. Соглашение предполагает строительство Амкодором в Гатчинском районе завода и центра по продаже и сервисному сопровождению техники с годовым объемом производства продукции на 740 млн рублей. В рамках реализации проекта планируется создание не менее 100 рабочих мест, объем инвестиций — 0,5 млрд рублей [2].

Также крупнейшими из уже реализованных проектов стали:

- Белорусская АЭС, где основным партнером Беларуси в этом проекте явилась российская компания Инжинирингового дивизиона Госкорпорации «Росатом» АО «Атомстройэкспорт». На эти цели Россия предоставила Беларуси кредит на сумму \$10 млрд. сроком на 25 лет;
- завод по производству технического углерода «Омск Карбон Могилев»;
- завод по переработке масличных культур в г. Сморгонь Гродненской области (инвестор — международный агропромышленный холдинг ГК «Содружество»);
- Нежинский горно-обогатительный комплекс (инвесторы — Китайский банк развития 85% и российская промышленно-финансовая группа «Сафмар» 15%).

Важнейшее измерение Союзного государства — безопасность. Особую значимость приобретает ее обеспечение в регионе ОДКБ. Так, с 10 по 15 сентября 2021 г. прошли российско-белорусские учения «Запад-2021». Основной задачей совместных учений стала отработка новых форм и способов ведения боевых действий, причем некоторые образцы вооружений, включая ударных роботов, использовались впервые. В совместных маневрах было задействовано до 350 единиц техники, в том числе около 140 танков, около 110 единиц артиллерии и реактивных систем залпового огня, более 30 самолетов и вертолетов [4].

Помимо учений уже принято решение и о модернизации белорусской армии, в том числе с помощью новейших российских вооружений. Будут поставляться комплексы С-400 и другое вооружение [9]. Кроме этого разработана новая военная доктрина Союзного государства. Начал свою работу совместный центр подготовки летчиков и специалистов войск ПВО, одной из задач которого на ближайшее время будет организация несения совместного боевого дежурства по противовоздушной обороне в рамках единой системы ПВО Союзного государства [14].

Можно констатировать, что санкции явились и мощным стимулом для того, чтобы выйти на качественно новый уровень интеграции двух стран. Результатом 3 летней работы над 28 союзными программами по интеграции экономик на ближайшие годы стало их согласование 9 сентября 2021 года президентами Беларуси и России. 10 сентября Совет министров Союзного государства одобрил эти программы [6]. 4 ноября 2021 программы должны быть утверждены Высшим государственным советом объединения под руководством Владимира Путина и Александра Лукашенко. Программы охватывают все основные направления взаимодействия: макроэкономическая политика, промышленно-аграрная политика и целый ряд других отраслей¹. Это и общие правила конкуренции, единый транспортный рынок, интеграция систем прослеживаемости, маркировки. Ряд программ направлен на гармонизацию налогового и таможенного законодательств двух стран, кредитной, ценовой и торговой политики, а также повышение уровня социальных гарантий для белорусов и россиян. Достигнуты договоренности и по вопросам ценообразования на поставляемые в Беларусь российские энергоносители.

Благодаря данным программам планируется достичь следующих результатов [8]:

- 1) сближение макроэкономической политики позволит создать дополнительные рабочие места, предприниматели получают новые возможности для ведения бизнеса;
- 2) бизнес 2 государств получит меры господдержки, субсидии, сможет в упрощенном порядке привлекать средства;

¹ См. подробнее характеристику 28 программ на Информационном портале ООО «Издательский дом «Интекс-пресс». (10 сентябрь 2021 г.) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.intex-press.by/2021/09/10/opublikovano-soderzhanie-28-soyuznyh-programm-integratsii-belarusi-i-rossii-ih-uzhe-utverdili-putin-i-lukashenko/> (дата обращения: 12.10.2021).

- 3) создание равных возможностей для работы, получения социальной поддержки, доступа к образованию;
- 4) интеграция платежных систем позволит упростить работу бизнеса;
- 5) действия таможенных служащих двух стран будут более скоординированными, что упростит процесс перемещения товаров;
- 6) получение равного доступа к госзаказу и госзакупкам;
- 7) углубление промышленной кооперации позволит увеличить количество совместных предприятий;
- 8) единая агропромышленная политика объединит усилия аграриев двух стран, что повысит эффективность агрокомплекса;
- 9) появление новых транспортных маршрутов, связывающих российские и белорусские города;
- 10) отмена роуминга на территории Союзного государства.

Таким образом, можно сделать следующие выводы исходя из поставленных задач.

Вот уже как 24 года Беларусь испытывает на себе различные западные санкции, однако именно за последний год отношения Беларусь — Запад находятся на стадии затяжного кризиса. Под ширмой различных «высоких» идей о соблюдении прав и свобод человека, демократии главный бенефициар — США, действующие в основном руками европейцев, находя любые возможные поводы и причины, будь то инцидент с самолетом ирландской авиакомпании Ryanair, «авторитарный режим» либо миграционный кризис, имеют одну единственную цель — перераспределение влияния в Евразии и в мире. Западу не выгодно иметь конкурента в лице России, она мешает США установить контроль над Евразией. В советский период истории открыто не заявлялось о «эгоцентричности» Америки, чего не скажешь о нынешнем времени. Еще министр внутренней безопасности США Кирстен Нильсен официально заявляла о том, что Россия — «враг» Америки, только потому, что продвигает свои интересы и является тем самым угрозой «однополярному миру». Понимая, что Беларусь — один из важнейших торгово-экономических партнеров России, путем введения санкций против Беларуси, США пытается разрушить Россию экономически и руководство циничной Америки не интересуют понятия общепризнанных норм международного права, гуманности. Убрав с мирового рынка крупных белорусских поставщиков, таких, например, как Белорусская калийная компания, БЕЛАЗ у западных поставщиков не будет конкурентов. Что касается влияния западных санкций на интеграцию Союзного государства, то это служит

мощным стимулом к ее углублению, поиску новых решений. Как свидетельствуют статистические данные, ситуация с товарооборотом между двумя странами в стоимостном выражении не отличается стабильностью, за период 2012-2020 гг. наблюдался общий спад на 32,7 %, однако saldo в рассматриваемом периоде наименьшее за весь период. Среди стран ЕАЭС, именно с Беларусью Россия имеет самый большой товарооборот. За годы существования Союзного государства создано более 2 315 совместных предприятий, реализовано большое количество крупных проектов, в том числе с использованием высоких технологий и инноваций, затрагивающих практически все сферы жизнедеятельности человека. И мощный импульс, данный согласованием президентами двух стран 09 сентября 2021 г. новых 28 программ Союзного государства направлен на углубление интеграции, которая непременно должна экономически укрепить два государства, в том числе в части безопасности и обороноспособности. И как верно отметил автор И. Н. Тимофеев «Российским профильным ведомствам следует продолжать взятый курс на постепенную и «мягкую» дедолларизацию экономики, развитие инструментов национальной платежной системы, отработку применения контрсанкций, взаимодействие органов власти, бизнеса и экспертного сообщества по тематике санкций. Необходимо развитие международной координации по вопросу адаптации к риску санкций. Прежде всего, необходимо развитие диалога и общих практик по данному вопросу между Россией и КНР. С учетом расширяющейся практики санкций со стороны США, ЕС, Великобритании и ряда других стран целесообразна политическая и техническая проработка вопроса о единой платежной системе в форматах ЕАЭС и ШОС» [15].

Литература

1. Беларусь — Россия: торгово-экономическое сотрудничество. Инфографика. Материалы Белорусского телеграфного агентства «БелТа» от 01 апреля 2021 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belta.by/contacts/> (дата обращения: 07.10.2021).
2. Белорусская компания будет производить в Ленинградской области сельхозтехнику. Российская газета от 22.09.2021. Специальный проект — Союз. Беларусь-Россия — № 35(999). [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/09/22/belorusaskaia-kompaniia-budet-proizvodit-v-leningradskoj-oblasti-selhoztehniku.html> (дата обращения: 07.10.2021).
3. «Бомбить по площадям». Иван Тимофеев — о последствиях новых санкций США против Беларуси. Информационно-аналитическое издание «Ев-

- разия.Эксперт» от 13.08.2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://eurasia.expert/timofeev-o-posledstviyakh-novykh-sanktsiy-ssha-protiv-belarusi/> (дата обращения: 12.10.2021).
4. Весь российский контингент покинул Беларусь после учений «Запад-2021». [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/09/29/ves-rossijskij-kontingent-rokinul-belarus-posle-uchenij-zapad-2021.html> (дата обращения: 17.10.2021).
 5. Гигин В.Ф. Западные санкции стали мощным триггером для белорусско-российской интеграции. Материалы Республиканского унитарного предприятия «Белорусское телеграфное агентство» (УП «БелТА») от 14 июля 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belta.by/politics/view/zapadnye-sanktsii-stali-moschnym-triggerom-dlja-belorussko-rossijskoj-integratsii-gigin-450430-2021/> (дата обращения: 12.10.2021).
 6. Деготькова И., Кошкина Ю., Сухорукова Е., Балашова А., Подобедова Л., Коренько А. План по экономической интеграции России и Белоруссии. Что важно знать// Деловое информационное пространство РБК. 10 сентября 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/10/09/2021/613b66699a7947652d409f18> (дата обращения: 12.10.2021).
 7. История европейских санкций в отношении Белоруссии. Материалы Федерального государственного унитарного предприятия «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС)» от 12 октября 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/info/9694095> (дата обращения: 12.10.2021).
 8. Кривякина Е. Что дает подписание 28 союзных программ России и Белоруссии. Комсомольская правда от 10 сентября 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kp.ru/daily/28329.5/4473163/> (дата обращения: 26.10.2021).
 9. Носович А. Санкции Запада ускорят интеграцию России и Беларуси. Материалы аналитического портала «RuBaltic.Ru» от 14 мая 2021 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/20210514-sanktsii-zapada-uskoryat-integratsiyu-rossii-i-belarusi/> (дата обращения: 12.10.2021).
 10. Об итогах внешней торговли Беларуси с Россией в 2020 году. Материалы МИД Беларуси. [Электронный ресурс]. URL: https://russia.mfa.gov.by/ru/bilateral_relations/trade/ (дата обращения: 10.10.2021).
 11. Опубликовано содержание 28 союзных программ интеграции Беларуси и России. Их уже утвердили Путин и Лукашенко. Материалы ООО «Издательский дом «Интекс-пресс» от 10 сентября 2021 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.intex-press.by/2021/09/10/opublikovano-soderzhanie-28-soyuznyh-programm-integratsii-belarusi-i-rossii-ih-uzhe-utverdili-putin-i-lukashenko/> (дата обращения: 12.10.2021).
 12. Сергей Глазьев — об экономических перспективах ЕАЭС, а также пользе и вреде западных санкций. Материалы ЗАО «Второй национальный телеканал» (Телеканал ОНТ, Беларусь) от 17 октября 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://ont.by/news/sergej-glazev-ob-ekonomicheskikh-perspektivah-eaes-a-takzhe-polze-i-vrede-zapadnyh-sankcij> (дата обращения: 17.10.2021).

13. Статистика внешней торговли. Статистический комитет РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru-stat.com/date-Y2013-2020/RU/trade/BY> (дата обращения: 12.10.2021).
14. Стефанович Д. Желателен переход белорусской армии на российскую военно-штатную структуру — эксперт. Информационно-аналитическое издание «Евразия.Эксперт» от 29.09.2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://eurasia.expert/zhelatelen-perekhod-belorusskoj-armii-na-rossijskuju-voenno-shtatnuju-strukturu-ekspert/> (дата обращения: 12.10.2021).
15. Тимофеев И. Н. Санкции против России: взгляд в 2021 г.: доклад 65/2021. Российский совет по международным делам (РСМД). — М.: НП РСМД, 2021. — 24 с.
16. Ткачев И. Чем грозят Белоруссии новые санкции США и Великобритании. Из материалов ПАО РБК от 10.08.2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/10/08/2021/61117a7c9a7947542dfef82e> (дата обращения: 12.10.2021).

Косицина Л. А., Косицин И. А.

Эволюция института таможенного режима

Таможенная логистика представляет собой мероприятия, связанные с международной поставкой товаров. Ее цель — сделать экспорт и импорт менее затратными и более оптимальными.

Методы таможенной логистики включены в Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [15]. Так, например, целевой ориентир 20 призывает продвигать инициативы таможенной службы Российской Федерации в международных организациях и интеграционных объединениях по созданию условий по упрощению и гармонизации таможенных процедур. В результате таможенные органы и участники внешнеэкономической деятельности должны получить максимально оптимизированные совокупности операций, процедуры и в целом таможенный процесс.

Полагаем важным рассмотреть некоторые терминологические проблемы таможенного дела.

Таможенное дело является основным инструментом регулирования внешнеэкономической деятельности и защиты экономических интересов государства. Кроме того, оно способствует развитию внешне-торговых связей участников внешнеэкономической деятельности.

Изменения, которые за последнее десятилетие произошли в области таможенного дела, направлены на содействие развитию внешней торговли с учетом требований права Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Поэтому очень важно, чтобы правовые понятия и раскрывающие их сущность дефиниции соответствовали друг другу и требованиям международного законодательства. Это будет залогом транспарентности административного регулирования внешнеторговых процессов, а также обеспечит соблюдение законных интересов субъектов таможенного права.

Ключевыми, на наш взгляд, являются понятия «режим», «процедура», «правовой режим», «административно-правовой режим», «юридическая процедура», «таможенная процедура», а также отдельные аспекты соотношения данных понятий.

Обращаясь к понятию «таможенный режим», следует отметить, что это разновидность правового режима. Термин «правовой режим» использовался в трудах А.В. Венедиктова, который говорил о нем как о «специальных правилах порядка образования и использования иму-

щества» [5, 381]. Д.Н. Бахрах определяет правовой режим как совокупность правил, закрепленных в юридических нормах, регулирующих определенную деятельность людей [2, 201]. В свою очередь, имея неоднозначное содержание, термин «режим» употребляется в самых различных смыслах и значениях. «В переводе с французского и латинского оно означает: 1) государственный строй, совокупность средств, методов, способов осуществления власти; 2) строго установленный распорядок жизни (труда, отдыха, питания, лечения, сна); 3) систему обязательных правил, требований, норм, принципов, установленных для какого-либо вида деятельности (например, судоходства, лесо-, водо-, землепользования, охоты, рыболовства и т. д.); 4) определенное состояние, положение, статус кого-либо или чего-либо (отсюда выражения: «режимный завод», «режимный объект», «режимное производство»)» [8]. В словаре С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой значение режима определяется как распорядок дел, действий либо как условия деятельности, работы, существования чего-нибудь [10, 673]. Таким образом и с точки зрения лексикографии и в исследованиях в области права, режим — это совокупность правил, предписаний, запретов, ограничений и льгот, связанных временными рамками и процессуальными документами. Ряд исследователей предлагает рассматривать режим в узком смысле и в широком смысле [7; 1; 4; 6]. А.И. Стахов полагает, что наиболее убедительным подходом к пониманию правового режима является информационный подход, согласно которому административно-правовой режим понимается как закрепляемый в административно-правовых нормах комплекс мер информационно-психологического воздействия на поведение физических и юридических лиц, органов государственной власти и органов местного самоуправления, их должностных лиц, определяющий порядок обеспечения интеграции частных и публичных законных интересов, а также порядок защищенности указанных интересов от административных правонарушений, а также правонарушений, официально не признаваемых в качестве административных, но влекущий возникновение специфических административных правоотношений, неправомерных и (или) необоснованных административно-правовых действий и решений органов публичной власти и их должностных лиц, вредоносных ситуаций техногенного, природного и иного характера, складывающихся с участием субъектов административного права и влекущих административно-правовые последствия [13].

В этой связи классификация административно-правовых режимов, предложенная А. И. Стаховым представляется наиболее отражающей сущность понятия «правовой режим». Согласно этой классификации административно-правовые режимы делятся в зависимости от целевой направленности — на административно-распорядительные и административно-охранительные; в зависимости от масштаба действия — на федеральный, региональный, муниципальный, локальный; в зависимости от времени действия — на постоянные и временные; в зависимости от особенностей содержания сферы регулируемых общественных отношений — по отраслевому признаку; в зависимости от особенностей содержания административно-правовых целей, задач, функций и методов деятельности — на ряд функциональных административно-правовых режимов; в зависимости от особенностей содержания административно-охраняемых частных и публичных законных интересов — на ряд административно-охранительных режимов безопасности [13]. Согласно приведенной классификации таможенно-правовой режим является универсальным и содержит признаки всех указанных групп.

Таким образом режим таможенно-правового регулирования с одной стороны определяет жесткие рамки поведения субъектов таможенно-правовых отношений, с другой стороны позволяет в этих жестких границах существовать диспозитивности правоприменения. Более того, «режимность» позволяет выстраивать четкие отношения между государством и участниками внешнеэкономической деятельности по принципу законности.

Общественные отношения, складывающиеся в области таможенного дела, отличаются по своей правовой природе значительным разнообразием, что обуславливает существование в рамках общего административно-правового режима множества административно-правовых режимов с самостоятельными объектами. В этой части нельзя не согласиться с мнением С.М. Зырянова о том, что многообразие объектов — носителей административно-правовых режимов и внешних факторов предопределяет необходимость приспособления режимных требований к объективным условиям формирования вторичных режимов на основе первичных [7].

В рамках общего режима административно-правового регулирования внешнеэкономической деятельности, на наш взгляд, можно выделить множество вторичных режимов: перемещение товаров через границу, привлечение к административной ответственности, платежи, контроль, преференции и т. д.

Понятие таможенного режима традиционно воспринималось как какие-то юридические ограничения, вводимые в предпринимательской деятельности, связанной с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу. Иными словами, порядок перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу регламентировался специальными нормами, значительно усложнялся, что обусловлено особенностями сделок с зарубежными контрагентами и внешнеэкономической деятельности в целом, отличающими их от внутригосударственной предпринимательской деятельности. Таможенные режимы являлись неотъемлемой частью экономической политики государства, с помощью которой оно регулирует внешнеторговые отношения. Основной целью введения таможенных режимов являлась защита отечественного товаропроизводителя и экономики государства.

Таможенный режим как понятие в российском таможенном праве в историческом аспекте сформулировано относительно недавно.

Развитие института таможенных режимов в отечественном административном праве в настоящей статье рассматривается нами через призму трех периодов законодательного оформления и совершенствования порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу. Первый период — с 1917 по 1993 гг., характеризующийся фактическим наличием комплекса признаков, присущих административно-правовому режиму, при отсутствии юридически закрепленного понятия. Второй — с 1993 по 2009 гг., когда в таможенных кодексах Российской Федерации было закреплено понятие «таможенный режим». Третий — с 2009 по настоящее время. Последний период в какой-то степени тождественен первому периоду, когда правовое регулирование общественных отношений осуществляется посредством административно-правовых режимов, именуемых в нормативных правовых актах таможенными процедурами.

Таким образом, можно констатировать, что таможенные режимы реализуются посредством соответствующих таможенных процедур. Сущность понятия юридических процедур часто рассматривают в связи с юридическим процессом.

Административно-процессуальные нормы, по словам Ю. А. Тихомирова, направлены на обеспечение прав всех участников государственного управления, на защиту прав граждан и в публичной сфере, и в частной [14, 739]. Это важно при использовании государством как принудительных мер, так и мер регулирования.

Деятельность как совокупность процессуальных действий (приемов, способов) достижения намеченных результатов в сфере публичного управления рассматривается в праве как юридический, а в конкретном случае административный процесс [3, 111]. Последний состоит из двух элементов: построение цели и ее реализация.

Юридический процесс как разновидность социального процесса — нормативно-властная юридическая деятельность субъектов публичной власти, осуществляемая в процессуальной форме, которая включает в себя судебные и иные процессы в публичных интересах [12]. Таможенный процесс как разновидность публично-правовой деятельности отличает властный характер благодаря тому, что таможенные отношения всегда опосредованы деятельностью государственных органов и их представителей. Исключительная компетенция государства в вопросах таможенной политики и таможенного дела определены конституционно. При этом, можно отметить, что таможенная деятельность целевая, сознательная, направленная на достижение определенных юридических результатов, оформляемая официальными документами как итоговыми, так и промежуточными. Цель — это тот непосредственный результат, которого стремится достичь участник правоотношения [11]. Например, подача декларации имеет целью получение товара в распоряжение декларанта, поскольку реализация права собственности на товар возможна лишь после его таможенного оформления (также как реализация прав гражданина возможна лишь после принятия его в гражданство), а документ контроля доставки, выдаваемый при оформлении таможенного транзита, служит промежуточным процессуальным документом между прибытием товара и его декларированием.

Таким образом, можно предложить следующее понятие таможенного процесса: это разновидность юридического процесса, являющаяся нормативно-властной юридической деятельностью органов исполнительной власти в области таможенного дела, регламентированного нормами таможенного законодательства, направленного на осуществление функций таможенного дела: регулятивной, фискальной и охранительной. При этом понятия «таможенное дело» и «таможенный процесс» соотносятся между собой как общее и частное, поскольку каждый элемент таможенного дела имеет свою процессуальную форму.

Юридическая деятельность носит циклический процедурно-процессуальный характер. И.В. Панова рассматривает процедуру как систему взаимосвязанных, специально упорядоченных, следующих

друг за другом операций и действий, подчиненных общей цели и приводящих с помощью соответствующих приемов и средств к конкретному результату. Процедура только тогда становится юридическим процессом, когда она наиболее развита и разработана правовыми нормами [12, 9].

Статья 4 Таможенного кодекса Таможенного союза определяла таможенную процедуру как совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории таможенного союза или за ее пределами [16]. Аналогичное определение содержится и в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза [17]. Обе дефиниции содержат нормы материального права и более соответствуют понятию «таможенный режим» тогда как термин «процедура» имеет процессуальный характер. Для определения статуса товара это означает, что выбор декларантом процедуры (режима) должен носить на данном этапе развития таможенного дела уведомительный характер. Вместо этого происходит подмена понятий, разрешительный порядок продолжает действовать на этапе таможенного оформления.

В таможенном законодательстве последних десятилетий наблюдается смена терминов при сохранении сущности предмета. Можно говорить, что в правовом регулировании таможенного дела развивалась только форма подачи декларации. Необходим переход от разрешительного порядка выбора статуса перемещаемого товара к уведомительному.

Литература

1. Алексеев С.С. Теория права. — М., 1994.
2. Бахрах Д.Н. Административное право: Учебник для вузов. — М.: БЕК, 1996.
3. Бахрах Д.Н., Кивалов С.В. Таможенное право России. — Екатеринбург, 1995.
4. Бахрах Д.Н., Российский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право: Учебник для вузов. — М., 2002.
5. Венедиктов А. В. Государственная социалистическая собственность. — М., 1948.
6. Зиборов О.В. Отдельные аспекты соотношения понятий «режим», «правовой режим» и «административно-правовой режим». // Административное и муниципальное право. — 2015. — № 4. — С. 400-403.
7. Зырянов С.М. Экстраординарные (специальные) административно-правовые режимы: понятие и обоснование необходимости введения. // Журнал российского права. — 2016. — № 4. — С. 72-80.

8. Матузов Н.И., Малько А.В. Правовые режимы: Вопросы теории и практики // Правоведение. — 1996. — № 1. — С. 16-29.
9. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Брюссельского Протокола 1999 года: структура, принципы, стандарты и ее значение для упрощения международной торговли : монография/ [С.О.Шохин, А.Ю. Кожанков, О.Г. Боброва, А.В. Бондаренко, М.В. Миронова, О.В. Шишкина], под ред. С.О. Шохина, А.Ю. Кожанкова ; Моск. гос. ин-т междунар. (ун-т) М-ва иностр. дел. Рос. Федерации, кафедра административного и финансового права, кафедра торгового дела и торгового регулирования. — Москва: МГИМО — Университет, 2019.
10. Ожегов С.И, Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. — 4-е издание, дополненное. — М.: Азбуковник, 1999.
11. Панов Н.И. Квалификация преступлений, совершаемых путем обмана. — Харьков, 1980. — С. 7-9.
12. Панова И.В. Административно-процессуальная деятельность в Российской Федерации: монография. — Саратов, 2001. — С. 8-22.
13. Стахов А.И. Административно-правовой режим в России: понятие, сущность, классификация. // Административное право и процесс. — 2012. — № 7. — С. 19-21.
14. Тихомиров Ю.А. Курс административного права и процесса. — М., 1998.
15. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-п. URL: https://customs.gov.ru/storage/document/document_file/2020-06/03/2030.pdf.
16. Таможенный кодекс Таможенного союза // Справочно-правовая система КонсультантПлюс — Последнее пополнение 17.05.2021.
17. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. // Справочно-правовая система КонсультантПлюс — Последнее пополнение 17.05.2021.

Кочкаров Р. Х., Марченкова А. А.

Защита интеллектуальной собственности как фактор обеспечения экономической безопасности

Важность защиты интеллектуальной собственности в настоящее время широко признана. Каждая страна нуждается в хорошо развитом и функционирующем механизме, позволяющем наилучшим образом использовать ее человеческий капитал для повышения экономического и социального благосостояния [1, 2].

Проблемы, связанные с экологически безопасным хранением и уничтожением или удалением товаров, нарушающих права интеллектуальной собственности, многочисленны.

Ненадлежащее уничтожение и утилизация этих товаров часто являются результатом низкого технического потенциала или экологической осведомленности, отсутствия инфраструктуры утилизации или переработки, слабого законодательства или нехватки финансовых ресурсов.

Часто используемый метод для «демонстрационных мероприятий» после операций по захвату — это открытое сжигание. Эти товары, нарушающие права интеллектуальной собственности, часто сжигаемые вместе с пластиковой упаковкой при низких температурах, выделяют большие объемы токсичных паров и дыма и которые могут привести к обширному загрязнению прилегающих почв.

Воздействие дыма может вызвать широкий спектр респираторных заболеваний у людей. Кроме того, растения или сельскохозяйственные культуры, выращенные в этих загрязненных районах, могут поглощать загрязняющие вещества [8].

Захоронение на свалках, не отвечающих санитарным требованиям, также может привести к экологическим и потенциальным последствиям для здоровья в результате утечки токсичных фильтратов, потенциально загрязняющих водные пути и подземные воды [6, 7].

Проблема контрафактной продукции в России в различных отраслях экономики остается актуальной из года в год.

Согласно части 4 статьи 1252 Гражданского кодекса, контрафактные товары, маркированные товарным знаком владельца товарного знака, подлежат изъятию из оборота и уничтожению без какой-либо компенсации.

Правительство Российской Федерации в своем постановлении от 07.04.2021 № 553 «О случае и порядке направления в 2021 году на

использование изъятых или конфискованных этилового спирта и спиртосодержащей продукции» устанавливает порядок направления в 2021 году изъятых или конфискованных этилового спирта и спиртосодержащей продукции (с содержанием этилового спирта не менее 75 % объема готовой продукции). Теперь изъятый или конфискованный этиловый спирт и спиртосодержащая продукция (с содержанием этилового спирта не менее 75 % объема готовой продукции) и (или) явившихся предметом административного правонарушения, на использование в качестве дезинфицирующих средств для борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции [5].

Для реализации утвержденной Правительством РФ «Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции», на ближайшие пять лет сформирован план мероприятий, включающий мониторинг рынка во всех отраслях промышленности. Первой товарной категорией, попадающей под мониторинг, стала табачная продукция. На рост объема нелегальной продукции влияет существенная разница в акцизном обложении в России и странах ЕАЭС.

Это показывает, что изменения в России есть, они очень правильные, так нужно делать всем, тем более можно принести пользу населению от конфискованной продукции.

Контрафакт можно встретить среди различных групп товаров — продуктов питания, спиртных напитков, одежды, обуви, лекарств, парфюмерии, косметики, бытовой химии и др. [2] Борьба с трансграничной контрафакцией и пиратством требует международного сотрудничества во время этапа отслеживания и замораживания, а также арест и конфискация. Международное сотрудничество может потребоваться для идентификации и отслеживания имущества, получения документов и обеспечения соблюдения временных мер, включая постановления о замораживании. Кроме того, государствам следует упростить обмен информацией для того, чтобы произвести обмен как можно быстрее.

Хранение и уничтожение контрафактных товаров стали серьезной проблемой в значительном числе стран. Склады накапливаются, а трата ресурсов огромна и, в конце концов, наиболее затратная. Важно грамотно подойти к решению данной проблемы. Борьба с контрафактом должна вестись на многих фронтах и в масштабах всей страны.

Споры по интеллектуальной собственности все чаще возникают в российских судах. Чем больше растет наукоемкость производств, значимость дизайна, бренда, ценность того или иного решения, тем больше правообладатель хочет получить защиту и наказать нарушителя [4, 6].

С момента регистрации товарного знака в Роспатенте заявитель становится в полной мере правообладателем данного товарного знака. Получает возможность не только самостоятельно его использовать, но и пресекать неправомерное использование третьими лицами своего бренда.

В дополнение к прямому контрафакту, то есть ввозу реплик (подделок), существует и так называемый «серый импорт». Это ввоз оригинальной продукции от производителя, но не тем импортером, с которым заключено официальное дистрибьютерское соглашение. Такие ситуации часто случаются при импорте из Китая, поскольку именно эта страна лидирует в мировом рейтинге нарушений в сфере интеллектуальной собственности.

Процедура внесения товарного знака в ТРОИС в этом случае будет эффективной, поскольку важно, какой товарный знак указан в накладной и какое юридическое лицо является импортером [8].

Остается сложным вопрос об опасных товарах, таких как агрохимические продукты (пестициды и инсектициды), электронные товары, содержащие ртуть, алкоголь, фармацевтические продукты, электроприборы, сигареты и так далее.

Новым современным вызовом для всего мирового сообщества становится стремительное развитие цифровых технологий и использование их при обеспечении оборота контрафактных товаров.

Наконец, необходимо установить правильный баланс между правами интеллектуальной собственности и потребностями общества. Развитые страны, которые являются наиболее энергичными защитниками прав интеллектуальной собственности, должны быть готовы проявить необходимую гибкость при проведении переговоров в рамках ВТО с развивающимися странами в отношении доступа последних к основным лекарственным средствам на доступных условиях. Человеческая солидарность должна иметь приоритет над отраслевыми интересами, не обязательно отрицая их [1, 6].

Эффективная и сбалансированная система защиты прав на объекты интеллектуальной собственности является сегодня ключевым элементом и залогом экономического роста и процветания государств во всем мире.

Литература

1. Ботарева Е. А. Проблемы борьбы с незаконным оборотом контрафактной продукции // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2020. №. 2-2 (41). С.104-106.

2. Ворона А.А. Пересылка контрафактной продукции в международных почтовых отправлениях и влияние этого процесса на обеспечение экономической безопасности государства// В сборнике: Защита интеллектуальной собственности в деятельности бизнеса и государства. Сборник докладов. Санкт-Петербург, 2021. С. 28-36.
3. Кочкаров Р.Х. Техническое регулирование в международной торговле / Р.Х. Кочкаров, С.А. Сорокина // Современная наука и инновационные образовательные технологии: Материалы V Международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и магистрантов Ставропольского института кооперации (филиала) БУКЭП / Под общей редакцией В.Н. Глаза, В.И. Бережного. 2019. С. 237-239.
4. Кочкаров Р.Х. Техническое регулирование Таможенного союза (ЕАЭС) [Текст] / Р.Х. Кочкаров // Университетская наука региону: матер 3-й научн.-практ. конф. преподавателей, студентов и молодых ученых СКФУ (14-30 апреля 2015 года). Ставрополь: Изд-во СКФУ, 2015. С. 96–99.
5. Постановление Правительства РФ от 07.04.2021 № 553 «О случае и порядке направления в 2021 году на использование изъятых или конфискованных этилового спирта и спиртосодержащей продукции» (вместе с «Правилами направления в 2021 году изъятых или конфискованных этилового спирта и спиртосодержащей продукции на использование в качестве дезинфицирующих средств для борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции»). — Режим доступа. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_381857/ (дата обращения 12.10.2021 г.).
6. Хранение и уничтожение контрафактных товаров: проблемы безопасности и экологии. — Режим доступа. — URL: <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-86/storage-and-destruction-of-counterfeit-goods-the-safety-and-environmental-challenges/> (дата обращения 12.10.2021 г.).
7. Confiscation of the Proceeds of IP Crime. A modern tool for deterring counterfeiting and piracy. — Режим доступа. — URL: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2017/01/ICC-BASCAP-Confiscation-of-the-Proceeds-of-IP-Crime-2013.pdf> (дата обращения 12.10.2021 г.).
8. Fighting counterfeiting effectively: How to work with the customs authorities, the police and the courts. — Режим доступа. — URL: https://www.beitenburkhardt.com/sites/default/files/downloads/NL%20Russland%20Produktfälschungen_Mai%202020_EN_BEITEN%20BURKHARDT.pdf (дата обращения 11.09.2021 г.).

Курицына Н. И.

Использование электронных пломб как метод обеспечения сохранности груза при осуществлении таможенного транзита

Введение

Таможенный транзит, несомненно, играет важную роль как для участников внешнеэкономической деятельности, так и для таможенных органов, которые контролируют транзитные операции на подведомственной территории. Применение цифровых технологий ускоряет и упрощает процессы осуществления деятельности, при этом появляется возможность контролировать и заранее учитывать все возможные факторы, которые могут негативно повлиять на процесс ведения бизнеса [1,2]. При осуществлении транзитных операций разработаны различные способы и методы контроля товаров (грузов), которые помещены под процедуру таможенного транзита. Одним из инновационных способов идентификации груза при осуществлении таможенного контроля является электронное пломбирование перевозимого груза. Объектом исследования являются таможенный транзит, предметом — электронные пломбы. Основной задачей данной научной статьи является выяснение значимости электронных пломб как метода обеспечения сохранности груза при осуществлении таможенного транзита.

Электронное пломбировочное устройство — электронный прибор, с функцией отслеживания геолокации груза или транспортного средства, контроля соблюдения им маршрута следования, а также регистрации попыток несанкционированного доступа к грузу [6]. Высокая криминалистическая стойкость, а также низкая вероятность подделки электронных пломб — основные причины почему вопрос об их использовании серьезно встал как перед таможенными органами, так и перед участниками ВЭД. При осуществлении процедуры таможенного транзита установка или снятие пломбировочных устройств производится в том числе в пунктах пропуска через государственную границу страны. Все операции с пломбировочными устройствами (навешивание и снятие) производятся в соответствии с решением должностных лиц Федерального таможенного органа по итогам проведения таможенного контроля, Федеральной службы по надзору

в сфере транспорта, либо же перевозчиком самостоятельно [1]. Рынок пломбировочных устройств в настоящее время предлагает широкий ассортимент продукции, связано это прежде всего с развитием рынка и возрастающей потребностью в средствах идентификации. Помимо электронных пломб перевозчики используют иные электронные устройства контроля за перемещаемым грузом. Отличия электронных пломб и иных электронных устройств контроля представлены в таблице.

Отличия электронных пломб и электронных устройств контроля

Электронные пломбы	Электронные устройства контроля
Имеют юридическую значимость, применяются как пломбы грузоотправителя, так и в качестве контрольного устройства.	Не имеют юридической значимости, применяются исключительно в качестве контрольного устройства совместно с пломбой грузоотправителя.
Универсальная область применения	Ограниченная область применения
Обеспечивают механическую электронную защиту груза от несанкционированного доступа	Не обеспечивают полную гарантию механической защиты груза от несанкционированного доступа
Гарантированная передача сигнала тревоги	Негарантированная передача сигнала тревоги
Высокая степень стойкости к несанкционированному вскрытию	Низкая степень стойкости к несанкционированному вскрытию, подмене и подделке
Имеется возможность корректировки временных интервалов связи	Отсутствует возможность корректировки временных интервалов связи
Время установки 1-2 минуты без использования дополнительных приспособлений	Время установки 5-15 минут с применением дополнительных средств крепления

При выборе средства идентификации, участник внешнеэкономической деятельности проводит анализ рынка пломбирующих устройств, выбирает соответствующую требуемому функционалу модель, производит закупку пломбировочных устройств с последующей их установкой. В таком случае за выбор пломбировочного устройства, а также его качество и надежность берет на себя участник внешнеэкономической деятельности, который осуществляет транспортировку товара. Страховая компания не несет ответственность за выбор лицом-перевозчиком электронных пломб [2].

Критерии выбора электронных пломб [3]:

- необходимость мониторинга целостности электронной пломбы в реальном времени;
- необходимость контроля остановок, стоянок и т.д. в режиме реального времени;
- необходимость мониторинга сроков доставки;
- прочие требования.

Далее следует алгоритм действий при пломбировании:

- заполнить бланк анкеты и направить его производителю электронных пломб;
- приобрести или арендовать электронные пломбы;
- в том случае, если лицо-перевозчик приобретает электронную пломбу, продавец несет ответственность за надлежащее качество товара, следовательно, и выступает гарантом заводского качества;
- в случае, если лицо-перевозчик пользуются услугой аренды, то ответственность в полном объеме берет на себя поставщик услуги;
- навешивание электронных пломбирующих устройств на контейнер или транспортное средство.

Также важен факт, что электронное пломбирующее устройство начинает действовать, а именно переходит в охранный режим, сразу после установки с последующей его регистрации на сервере.

На данный момент накоплен существенный опыт использования электронного пломбирующего устройства — основной причиной использования пломб является контроль за товарами при проведении транзитных операций. Основной на данный момент оператор «ГЛОНАСС» опломбировал более 42 тысяч транспортных средств и контейнеров, пресек более 50 случаев нападения на транспортные средства организованными преступными группировками [7]. В целом использование таких устройств способны влиять на скорость доставки грузов за счет ускорения административных процедур оформления, а также помогать обеим сторонам осуществлять контроль за грузом, что в свою также ускоряет и упрощает транспортировку. Использование электронных пломб при международных перевозках, с параллельным приданием им статуса средства таможенной идентификации обеспечит безостановочное движение грузов, ускоренное прохождение таможенных границ, а следовательно сокращение времени таможенных операций.

Стоит аналогично рассмотреть опыт эксплуатации электронных пломбирующих устройств в осуществлении процесса таможенного

контроля ФТС России. С момента отмены технических регламентов в отношении пломбирующих устройств, согласно приказу Федеральной таможенной службы России №1517 от 13 августа 2014 г., в компетенции таможенных органов вошло использование любых устройств с наименованием «пломба». Приказ ФТС России от 15 октября 2010 г. №1908 «Об утверждении Инструкции о применении в таможенных органах Российской Федерации запорно-пломбировочных устройств повышенной надежности» (в ред. Приказов ФТС России от 22.12.2011 №2606, от 13.08.2014 №1517) предполагает: применять свинцовые пломбы, используемые в таможенных органах Российской Федерации, при наложении средств идентификации на мешки, коробки, упаковки, ящики. Запорно-пломбировочное устройство повышенной надежности — средство таможенной идентификации, накладываемое на грузовые помещения транспортного средства международной перевозки, которые допущены к перевозке товаров под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 20 мая 2010 г. №260 «О формах таможенных документов» и нормативными правовыми актами ФТС России (далее — грузовые помещения). Запорно-пломбировочные устройства повышенной надежности (далее — ЗПУ) являются универсальными устройствами однократного использования для блокирования запирающих узлов грузовых помещений.

Однако с недавнего времени, выбор таможенных служб пал на пломбирующие электронные устройства, в связи с их эффективностью использования, сокращения сроков проведения таможенного контроля, простоты эксплуатации. Примером могут служить перевозки компании Maersk. 5 мая 2020 года 40-футовый контейнер компании Maersk с промышленной продукцией прибыл в порт «Восточный». В Россию он был ввезен из Финляндии 20 апреля 2020 года через «Большой порт Санкт-Петербург». На контейнер были наложены электронные навигационные пломбы. Далее на железнодорожной платформе груз проследовал в порт «Восточный», откуда после снятия пломб направился в Южную Корею. ФТС России организовано взаимодействие с Maersk по проекту оперативного оформления международных транзитных перевозок в составе контейнерных поездов на направлении «порт Санкт-Петербург — Транссибирская магистраль — порт Восточный (Приморский край)». Данный коридор связывает порты Северной Европы с портами Южной Кореи и Японии и включен в глобальное линейное расписание Maersk под кодом AE19. Его запуск

позволил сократить время доставки грузов между Европой и Азией более чем в 2 раза: с 42-45 суток до 16-20 суток.

Вопрос экономической эффективности остается главным для участников процедуры транзита. Конкурентным преимуществом систем электронного пломбирования является минимальные инвестиционные вложения для ее внедрения как участниками ВЭД, так и таможенными органами в целях таможенного контроля, что несомненно можно отнести к экономическим выгодам ее использования [3]. Кроме того, минимизации издержек возможно добиться путем обращения к поставщику услуг аренды электронных пломб. Таким образом, участник ВЭД получает дополнительное преимущество, возложив ответственность за выбор средства, его приобретение и эксплуатацию на поставщика услуги. К примеру, выгода компаний от внедрения ЭЗПУ на железнодорожном транспорте составила около 8 млрд рублей в год, в том числе около 5 млрд рублей для грузовладельцев. Сокращение издержек стало возможно за счет повышения эффективности работы подвижного состава — время простоев сократилось, выплаты по несохранным поездкам снизились, также как и снизился риск повреждения сохранности груза. Совокупный экономический эффект прогнозируется в среднем на уровне 15 млрд. рублей ежегодно [2].

Внедрение «электронных пломб» в транспортную отрасль гарантирует обеспечение безопасности транспортировки груза, а также доверие со стороны зарубежных потенциальных партнеров, осуществляющих экономическую и торговую деятельность на территории России. Кроме того, гарантируется сохранность перемещения грузов в кратчайшие сроки, с упрощением проведения таможенных процедур, эффективного управления международными и государственными транспортными коридорам. При этом значительных государственных инвестиций не требуется. ОАО «РЖД» оценивает перспективы внедрения технологии как положительные, с достижением максимальной эффективности в ближайшее время. Эффективность использования электронных пломб повысится, со всеместным распространением технологии.

Литература

1. Ворона А.А. Применение новых электронных технологий как фактор развития внешнеторговых предприятий (на примере проекта «ИНТЕРТРАН»)// Зеленый коридор. 2020. № 1 (11). С. 25-29.

2. Кузминых Ю.В., Ворона А.А. Электронные таможенные услуги в системе государственного регулирования внешнеторговой деятельности// Таможенное дело. 2018. № 2. С. 12-15.
3. Сайт Федеральной таможенной службы [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://customs.gov.ru>.
4. Таможенная статистика внешнеэкономической деятельности [Электронный ресурс] — Режим доступа: https://vvs-info.ru/helpful_information/poleznaya-inf.
5. Таможенный портал для участников ВЭД [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.alta.ru>.
6. Сайт министерства транспорта [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru>.
7. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/.
8. Электронные пломбы и электронные устройства: основа контроля за перемещением грузов с использованием транспортных средств. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/elektronnyye-plomby-i-elektronnyye-ustroystva-osnova-kontrolya-zaperemeshcheniem-gruzov-s-ispolzovani/>.
9. Официальный сайт министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://rostransnadzor.gov.ru/Press-sluzhba/novosti-i-soby-tiya/document/70483>.

Кутепова О. Н., Добрынина А. С.

Проблемные вопросы таможенного декларирования и контроля объектов научных исследований, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС

Значимость международного сотрудничества российских университетов пользуется высоким спросом в обмене объектов научных исследований (далее — ОНИ) перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС.

При этом любые товары, перемещаемые через таможенную границу в том числе ОНИ подлежат таможенному декларированию и таможенному контролю. Любой сотрудник незнающий процесса подготовки, в рамках перемещения ОНИ сталкивается со сложностями, на которых будет сделан акцент в ходе данного исследования.

Российские университеты работают по соглашениям о международном сотрудничестве. Для соглашений о совместной работе в научно-образовательной сфере с зарубежными университетами, необходимы условия развития, которые позволят посоревноваться с научными организациями других стран.

В ходе научных исследований университеты обмениваются объектами научных исследований (далее — ОНИ).

В качестве ОНИ могут выступать все товары, научные разработки, связанные как с деятельностью российских и зарубежных университетов.

Примером объектов научного исследования: определенные виды и модели опытных образцов, изделий, образцов, новых материалов, руды, металлы, журналы, печатные научные статьи и монографии, отчеты, анализы, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС. Под таможенное декларирование также попадает информация касаясь отчетов-результатов исследования ОНИ, отправляемая на бумажном и электронном носителе.

Для обмена образцов и материалов необходимо знание и соблюдение таможенного законодательства. Исходя из-за малых познаний в области таможенного дела, а также сложности процесса подготовки к перемещению научных образцов, для эффективной деятельности подразделений вузов и научных организаций, осуществляющих исследования необходимо рассмотреть ключевые моменты таможенного декларирования и таможенного контроля ОНИ.

Декларирование перемещаемых ОНИ российские университеты могут осуществлять самостоятельно, либо через таможенного представителя. Осуществляется в электронной форме посредством подачи в таможенный орган декларации на товары [1].

Для декларирования ОНИ самостоятельно от имени университета в обязательном порядке необходимо наличие:

- специального программного средства для заполнения ДТ и подачи в электронной форме посредством интернета (ЭД-2) в таможенный орган;
- электронно-цифровой подписи;
- криптоПро ЭЦП Browserplug.

Для того чтобы подать таможенную декларацию на объекты научных исследований декларанту необходимо выбрать таможенную процедуру.

Выбор таможенной процедуры зависит от товара и условий перемещения, возможности идентификации и других условий [1].

Для помещения ОНИ под любую таможенную процедуру необходима подготовка и наличие определенного пакета документов, различия лишь в оценочном документе. Список необходимых документов для таможенного декларирования объектов научных исследований приведен далее.

1. Соглашение о сотрудничестве с иностранной организацией.

2. Оценочный документ:

– для временного ввоза и вывоза:

- счет-проформа с указанием стоимости перемещаемых «они»;

– при выпуске для внутреннего потребления:

- инвойс или счет-фактура.

3. Техническое описание на перемещаемые ОНИ, содержащее в себе все необходимые классификационные признаки. Это могут быть документы, паспорта на изделия и иная техническая документация.

4. Разрешительные документы при необходимости, в том числе экспертное заключение, выданное экспертной комиссией факультета, высшей школы, института об отнесении либо не отнесении перемещаемых «они» к объектам экспортного контроля, либо лицензия ФСТЭК РФ.

5. Доверенность от университета на право совершения таможенных операций.

6. Товаротранспортные документы.

Товары, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС, попадают под таможенный контроль и помещаются под таможенные процедуры с соблюдением запретов и ограничений [2, 3].

Перечень документов, представляемых при декларировании ОНИ, подпадающих под действие запретов и ограничений может быть разным в зависимости от направления перемещения. Например, при ввозе:

- Лицензия — Минпромторга России;
- Лицензия ФСТЭК России;
- Сертификат/декларация соответствия.

В ходе подготовки ОНИ к перемещению через таможенную границу ЕАЭС возникает ряд сложностей. Проведенный анализ трудностей, с которыми сталкиваются научные организации, вузы, а также участник внешнеэкономической деятельности позволил выделить пять основных групп проблемных вопросов:

- трудности, возникающие при определении классификационных признаков товара, в ходе которого возникают трудности в определении кода Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности [5, с.12];
- проблема отсутствия нормативных правовых актов для контроля за перемещением ОНИ через таможенную границу ЕАЭС;
- проблема поиска статистических данных по количеству перемещений через таможенную границу ОНИ для научных и иных целей;
- проблемы, возникающие при таможенном декларировании научных исследований, при оформлении разрешительных и товаросопроводительных документов [5, с 12–14];
- отсутствие знания таможенного регулирования у сотрудников специализирующихся кафедр российских университетов.

В стране отсутствуют контрольные и надзорные органы, способные провести экспертизу новых материалов. Трудности при перемещении ОНИ возникают в части, определения кода классификации ТН ВЭД ЕАЭС [5, с.12].

Не вызывает удивления тот факт, что ученые и должностные лица таможенной службы в силу различных профессиональных компетенций и целей могут иметь разные подходы к классификации товаров [5, с.12].

Например, оксид железа (Fe_2O_3 , Fe_3O_4), в форме порошка, состоящий более чем на 80 — 90 % из оксида железа и до 10 — 20 % других элементов, входящих в состав невозможно точно классифици-

ровать. Декларант может заявить данный товар с кодом из 26 и из 72 группы ТН ВЭД ЕАЭС. При классификации товара необходимо учитывать: форму изделия, способ и процесс получения продукта и прочие.

Исходя из перечисленных параметров, к данному образцу могут применяться различные коды ТН ВЭД ЕАЭС:

- код ТН ВЭД ЕАЭС: 2601 12 000 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 2618 00 000 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 2619 00 200 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 7203 10 000 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 7204 50 000 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 7205 10 000 0;
- код ТН ВЭД ЕАЭС: 7205 29 000 0 [4].

Приведенный пример показывают, насколько сложной является задача определения кода ТН ВЭД для материалов, предназначенных для научных исследований. Ее решение требует совместной работы исследователя, непосредственно работающего с веществом, и эксперта в области таможенного декларирования, досконально знакомого с тонкостями классификации [5, с.14].

Вторая проблема — проблема отсутствия нормативных правовых актов, для контроля за перемещением ОНИ через таможенную границу ЕАЭС.

Например, образцы оксида железа (Fe_2O_3 , Fe_3O_4) в виде порошка могут вывозиться и ввозиться за рубеж с целью проведения исследований на уникальном научном оборудовании. В нормативных правовых актах ЕАЭС отсутствуют положения, регулирующие особенности перемещения материалов для научных исследований. Если ранее в утратившем силу Федеральном законе 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» был описан комплекс мер по облегчению таможенных процедур при оформлении научных или коммерческих образцов при их ввозе или вывозе принят в рамках реализации государственной политики инновационного развития, поддержки международного научного обмена. Меры содержались в статьях 279 и 283, на данный момент статьи утратили силу.

Из проблемы поиска нормативно-правовых актов возникает третья проблема поиска статистических данных по перемещению материалов для научных исследований. Статистика была создана с целью отражения эффективности и целесообразности выполненных работ. В данном случае необходимость статистики выражается в оценке результатов

системы таможенной деятельности в области контроля за научными разработками и образцами научных материалов.

При изучении российских и зарубежных сайтов с базами данных было выяснено, что информация по перемещению материалов для научных исследований отсутствует. Из имеющейся информации в базах данных присутствует обобщенная статистика по всем кодам из ТН ВЭД ЕАЭС, количеству научных организаций, персоналу, доходам, исследованиям — это все затрагивает процесс, а также финансовую часть по наукоемкой деятельности и разработкам, но невозможно определить перечень и объем имеющихся товаров, который был использован и отправлен в качестве образцов для научных исследований.

Четвертая проблема возникает при таможенном декларировании научных исследований при оформлении товаросопроводительных документов, а также сложности в оценке стратегической ценности и таможенной стоимости незавершенного научного полуфабриката.

Подготовка и оформление внешнеэкономических операций с зарубежными странами требует углубленного изучения товаросопроводительных документов, необходимых для таможенного оформления товаров. Отсутствие отдельных документов или их ненадлежащее оформление может привести к замедлению или к полному откладыванию отправки товара, привести к дополнительным расходам и административной ответственности в случае нарушения таможенного законодательства.

Помимо этого, возникают сложности в отправке для любого университета мира. Это связано с тем, что у сотрудников специализирующихся кафедр отсутствует знание и понимание таможенного регулирования.

Рассмотрев теорию и методологию таможенного декларирования и контроля материалов для научных исследований, при перемещении ОНИ через таможенную границу ЕАЭС, был сделан вывод, что в рамках дальнейшего совершенствования таможенного законодательства предлагается разработать конкретные предложения.

Для решения первой проблемы, возможно создание справочника объектов научных исследований. В нем будет содержаться база по описанию и классификации научных материалов.

Для решения второй проблемы необходимо разработать механизм, обеспечивающий упрощение таможенного администрирования для организаций, осуществляющих научную, научно-техническую и инновационную деятельность. Для реализации предложений второй про-

блемы необходимо обратиться в высшие органы исполнительной власти, например, в Федеральную таможенную службу, а они в свою очередь в Министерство финансов Российской Федерации.

Для решения третьей проблемы необходимо обратиться в федеральные органы исполнительной власти для создания нормативно-правовых актов в части упрощения запретов и ограничений для перемещаемых ОНИ. Для исполнения рекомендаций к третьей проблеме необходимо обратиться в органы исполнительной власти, например, в Федеральную службу по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор) Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации.

Для решения четвертой проблемы необходимо в рамках российских университетов создать обучение для специализирующихся кафедр, для понимания процесса перемещения объектов научных исследований.

Заключение

Проблемные вопросы, возникающие у научных организаций, вузов, и участников внешнеэкономической деятельности можно объединить в пять основных групп:

- трудности, возникающие при определении классификационных признаков товара, в ходе которого возникают трудности в определении кода Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности;
- проблема отсутствия нормативных правовых актов для контроля за перемещением ОНИ через таможенную границу ЕАЭС;
- проблема поиска статистических данных по количеству перемещений через таможенную границу ОНИ для научных и иных целей;
- проблемы, возникающие при таможенном декларировании научных исследований, при оформлении разрешительных и товаросопроводительных документов;
- отсутствие знания таможенного регулирования у сотрудников специализирующихся кафедр российских университетов.

Основным шагом совершенствования подготовки ОНИ к перемещению через таможенную границу ЕАЭС является создание регламентированной структуры, путем реализации единой информационной базы в формате электронного сайта, с моделями бизнес-процесса пошаговых действий сотрудников университетов и участников ВЭД для упрощения понимания таможенного регулирования за объектами научных исследований.

Литература

1. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). — ред. от 01.01.2018.
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». — ред. от 20.04.2021.
3. Федеральный закон от 18.07.1999 № 183-ФЗ «Об экспортном контроле». — ред. от 08.12.2020.
4. Коды ТН ВЭД — Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности // Портал «Альта Софт». — URL: <https://www.alt.ru/tnved/> (дата обращения 15.04.2021).
5. Чеченкина Т.В. Проблемы ввоза и вывоза материалов для научных исследований: пример России / Т. В. Чеченкина // Наука. Инновации. Образование. — 2018. — № 1 (27). — С. 47–64.

Кутепова О. Н., Чепурных А. О.

Перемещение объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС

Человеческая история показала, что научные инновации ведут к улучшению качества жизни населения той или иной страны. Крупные игроки производители инновационных изобретений знали, что улучшение оборудования или его замена на более новое позволяет снизить издержки собственного производства, таким образом повысить прибыль своего предприятия и сэкономить природные ресурсы общества.

Сейчас в мире источником научных инноваций также являются национально-исследовательские университеты и если изучить статистику на сайте российской государственной статистики, которая представлена на рисунке 1, то по состоянию на 2019 год 1057 организаций высшего образования занимаются научными разработками.



Рис. 1. Научный потенциал различных секторов России

Несмотря на тот факт, что университеты в данной структуре занимают третье место по количеству организаций после государственного и предпринимательского сектора, образовательный сектор занимает важное место, обучая новых специалистов, которые развивают науку во всех перечисленных секторах России.

Но способна ли Россия сама обеспечить научные организации необходимым оборудованием и научными образцами. На рисунке 2 можно увидеть, что способна в какой-то мере.

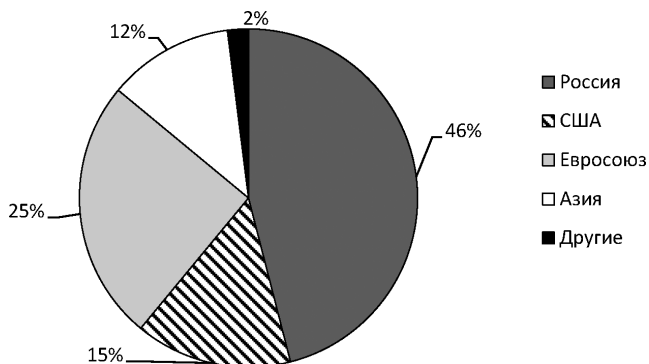


Рис. 2. Доля научного и технологического оборудования

На рисунке видно, что 46 процентов научного оборудования было произведено в РФ, остальные 54 процента были ввезены в РФ. В рамках исследования данной проблематики мы рассмотрели парк научного оборудования, которое используется в области пирометаллургических процессов. Данная информация представлена в виде таблицы.

Парк научного оборудования в области пирометаллургических процессов

Название оборудования	Страна производства
Муфельная печь	Германия
трубчатая печь	Великобритания
Лабораторная муфельная печь	Германия
Гидравлический пресс	РФ
Печь высокотемпературная камерная	РФ

Источник: составлено автором на основе сайта Инноскоп.

Рассмотрим научное оборудование, которые используется при научных исследованиях в области пирометаллургических процессов. Данная информация будет представлена в виде таблицы. Научное оборудование должно соответствовать уровню научно-технического процесса. В связи с этим возникает необходимость модернизации парка научного оборудования.

Данное оборудование может устареть, если уже не устарело или по каким-либо другим причинам подлежит замене. В этом случае научные заведения вынуждены закупать новое оборудование и, если оно произведено за пределами ЕАЭС, университет может столкнуться с рядом проблем. Это проблемы прежде всего в части логистики и всей организации данных процессов.

Кроме проблем, с которыми может столкнуться университет на этапе декларирования, к примеру, определение классификационного кода. Могут возникнуть проблемы в части логистики и самой организации данного процесса.

Первая проблема — это отсутствие в рамках университетов взаимодействия между кафедрами и определение действий сотрудников при перемещении товаров.

Решением данной проблемы может быть создание в рамках университетов установленного регламента взаимодействия кафедры инициатора перемещения объектов научных исследований и кафедрой таможенного дела (если она есть). При перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС университет должен предоставлять определенные сведения и необходимо учитывать таможенное регулирование, которое может отличаться в зависимости от вида товара, перемещаемого через таможенную границу.

Научные работники не знают таможенного регулирования, не знают процесса таможенного контроля и таможенного декларирования и, в связи с этим необходимость изучения этого вопроса стоит на первом месте. Поэтому цель исследования заключается в том, чтобы были даны рекомендации по перемещению ОНИ через таможенную границу ЕАЭС.

В связи с этим на первом этапе требуется определиться с пакетом документов, необходимым для таможенного декларирования объектов научных исследований и соблюдением запретов и ограничений, а также обязанности уплаты таможенных платежей.

Вид транспортных документов зависит от вида транспорта, который был избран для ввоза оборудования. Декларирование может осуществляться двумя способами предварительным декларированием и по факту прибытия товара на место таможенного контроля.

Если пакет документов был собран правильно и таможенные платежи уплачены, происходит выпуск товара. В иных случаях таможенный орган требует дополнительные документы или доначисляет таможенные платежи.

Вторая проблема при перемещении ОНИ, это отсутствие понимания процессов перемещения товаров.

Данная проблема может решаться консультацией кафедрой таможенного дела (если она есть), также регламент под рисунком 3 и 4 описывает процесс перемещения товара на таможенную территорию ЕАЭС.

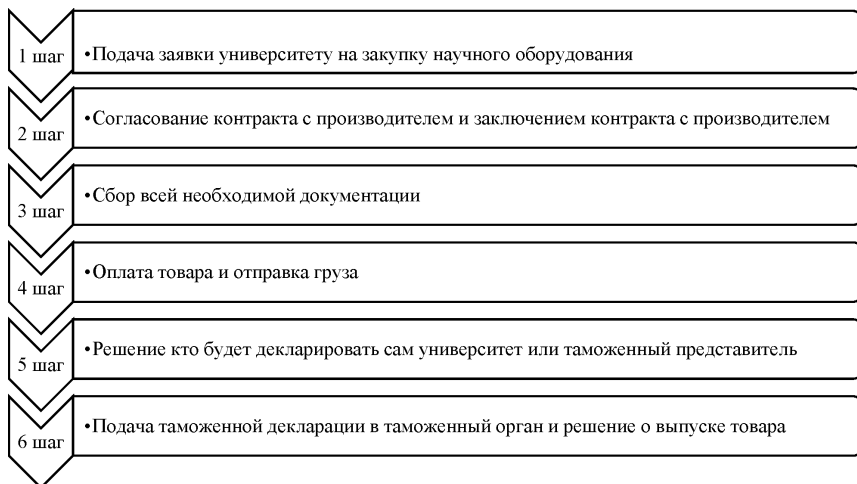


Рис. 3. Регламент действий сотрудников при ввозе научного оборудования на таможенную территорию ЕАЭС



Рис. 4. Пакет документов необходимый для декларирования «ОНИ»

Третья проблема, сложность выбора транспорта перемещения объектов научных исследований.

Для решения данной проблемы был составлен регламент перемещения «ОНИ» различным видом транспорта. В данных схемах будет использоваться мультимодальный вид транспорта.

Рассмотрим ситуацию, когда есть необходимость ввезти, к примеру лабораторную муфельную печь, перемещаем оборудование из Германии. Будет заключен контракт с производителем продукции «Nabertherm», для университета оптимальнее всего будет, если продавец возьмет на себя обязательства по экспортным формальностям на себя.

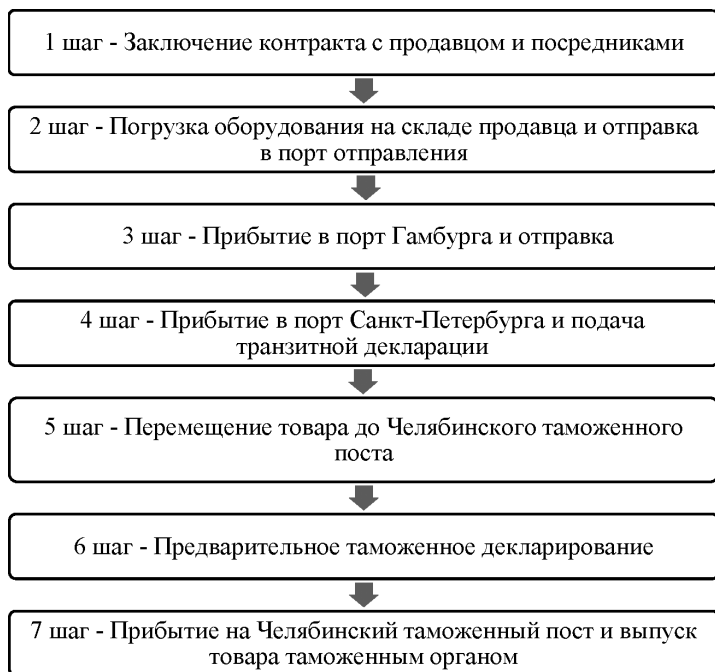


Рис. 5. Мультимодальная перевозка с использованием морского вида транспорта

После заключение контракта и оплаты аванса за оборудование, оно следует от порта Гамбурга до морского порта Санкт-Петербурга. Транзитную декларацию мы заполняем для того, чтобы можно было

доставить товар до Челябинского таможенного поста и выпустить его там. Предварительное декларирование мы осуществляем для того, чтобы сэкономить издержки помещения товара на СВХ.

В ходе исследования удалось сделать вывод, что морской вид транспорта является самым затратным по времени, перевозка от Германии до Челябинска займет 20-27 дней, но к тому же это самый дешевый вид перевозки.

Перейдем к следующему виду мультимодальных перевозок с использованием воздушного транспорта, представленных на рисунке 6.

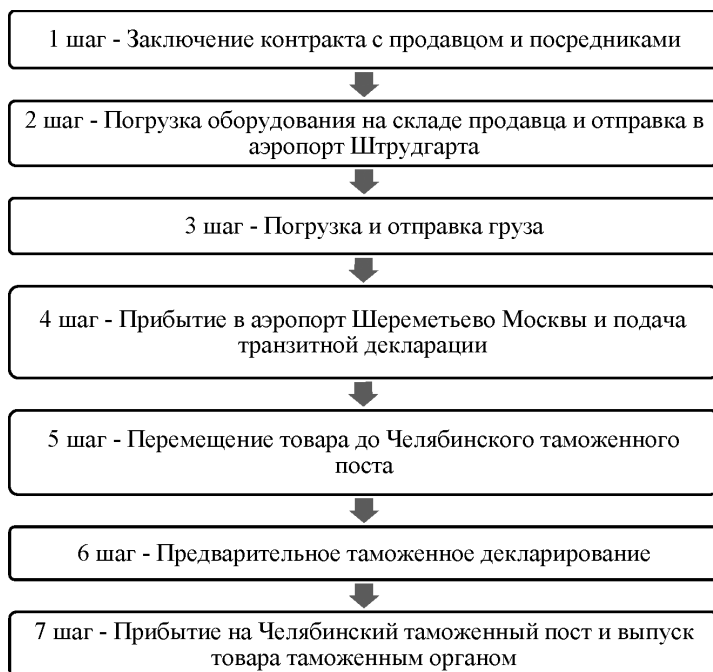


Рис. 6. Мультимодальная перевозка с использованием воздушного вида транспорта

Склад продавца находится в Штутгарте, поэтому после заключение контракта, происходит отгрузка и доставка до аэропорта Штутгарта. После отправки груза из аэропорта, он прибывает в Шереметьево, где оформляется транзитная декларация с последующей доставкой до Челябинского таможенного поста.

Это самый быстрый способ доставки — 11 дней и самый дорогой. Последним будет рассмотрена перевозка автомобильным видом транспорта, представленная на рисунке 7.



Рис. 7. Бизнес-модель перемещения автомобильным видом транспорта

В данном случае логистическая цепь поставок будет от Германии, через территорию Польши. После выезда с территории Польши, транспортное средство прибывает на таможенную территорию ЕАЭС в город Брест, Республики Беларусь. На данном этапе оформляется транзитная таможенная декларация, чтобы «ОНИ» можно было выпустить на Челябинском таможенном посту.

В итоге самым оптимальным видом мультимодальных перевозок из Германии остается перевозка с использованием морского вида транспорта, так как это самый экономный вид транспорта несмотря на то, что это не самый быстрый вид перевозки. Это основной пере-

чень проблем, с которым может столкнуться университет, но данных проблем возможно избежать путем действия университетов по регламенту. В тоже время университет в обязательном порядке должен собрать всю документацию и прежде, чем планировать поставку и заключать контракты с производителем и перевозчиком, требуется разобраться в особенностях товара, код ТНВЭД. Также немаловажно выбрать оптимальный вид транспорта и маршрута, чтобы университет не нес лишних расходов. Повышение осведомленности научных учебных организаций в части перемещения объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС, повысит научный потенциал российских университетов.

Литература

1. ТК ЕАЭС. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения 11.05.2021).
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/ (дата обращения 10.05.2021).
3. Сайт с описанием научного оборудования. URL: <https://innoscope.ru/> (дата обращения 12.05.2021).
4. Сайт международных перевозок. URL: <http://www.aistlog.ru/kontejnurnye-perevozki-iz-germanii/> (дата обращения 11.05.2021).
5. Пирометаллургическая лаборатория, список необходимого оборудования. URL: <https://tu-ugmk.com/info/science/pirometallurgicheskaya-laboratoriya/> (дата обращения 20.05.2021).

*Лисица А. А.*¹

Передовой опыт таможенного администрирования трансграничных цепочек поставок

В современных условиях развивается торговля между странами, это приводит к необходимости совершенствования деятельности участников внешнеэкономической деятельности и поддержки со стороны государства [1]. Согласно данным доклада Глобального договора ООН в 2019 году цепочки поставок охватывали 80% мировой торговли [3]. В настоящий момент мировая экономика испытывает на себе последствия пандемии COVID-19, вызвавшей глубокий дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и закрытием границ.

2021 год объявлен Всемирной таможенной организацией (ВТамО) годом объединенных усилий таможенного сообщества по выходу из глобальной пандемии, поддержки людей и бизнеса путем укрепления глобальной цепочки поставок, укрепления сотрудничества, использования технологии и помещения интересов людей в центр процесса трансформации (Customs bolstering Recovery, Renewal and Resilience for a sustainable supply chain) [4]. В процессе преодоления экономических последствий COVID-19, таможне предлагается продемонстрировать свое лидерство на национальном и международном уровнях: таможенная логистика должна выйти за рамки суверенитетов отдельных государств; а сотрудничество таможенных администраций — включать имплементацию инновационных теорий и практического передового опыта.

В целях повышения инновационного и управленческого уровня таможенные администрации стран мира успешно развивают предложенную Всемирной торговой организацией (ВТО) и ВТамО концепцию комплексного трансграничного подхода к управлению товарными потоками, включающую координацию действий заинтересованных ведомств, управление информацией, применение передовых технологий, взаимодействие с бизнесом.

Приведем краткий обзор отдельных таможенных практик международного таможенного взаимодействия государств — членов ВТамО в области таможенного администрирования товарных цепочек.

¹ Научный руководитель: Бойкова М. В., заведующий кафедрой управления Российской таможенной академии, кандидат педагогических наук, доцент.

Опыт совместного трансграничного контроля Норвежской, Финской и Шведской таможен

Трансграничное таможенное взаимодействие Норвегии, Швеции и Финляндии имеет более чем 50-летнюю историю. Его отличает последовательность и высокая степень взаимодействия на протяженной территории (границы между Норвегией и Швецией (1630 км) и Норвегией и Финляндией (736 км)). «В странах Северной Европы придерживаются концепции совокупной выгоды, то есть сотрудничество ценно, уместно и имеет смысл тогда, когда совместные усилия имеют более позитивный эффект, чем отдельные государственные действия» [5].

Несмотря на близкое географическое положение, экономические стратегии стран различны: Норвегия не является членом ЕС и еврозоны; Финляндия входит как в ЕС, так и в еврозону; Швеция — в составе Евросоюза, но сохраняет свою национальную валюту. В структуре экспорта и импорта страны являются главными торговыми партнерами друг друга, наряду со странами Балтийского моря, лидером европейской экономики — ФРГ и такими крупными игроками, как США и Китай.

В 1960 и 1969 годах, соответственно, Норвегия подписала Соглашения со шведскими и финскими властями о создании системы сотрудничества пограничных учреждений в отношении торговли товарами. Соглашения стали основой формирования механизма сотрудничества таможенных администраций, основанного на принципе «одной остановки» («одного стоп — контроля»). Суть принципа состоит в том, что все пограничные формальности могут осуществляться в одном месте: таможенные органы одной из стран вправе контролировать осуществление положений таможенного законодательства, иных норм, касающихся внешней торговли другой страны на основе взаимного признания результатов контроля и обмена данными. (Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли от 11 декабря 2013 года, ст. 8).

В соответствии с достигнутыми двухсторонними Соглашениями по обе стороны границ установлены совместные контрольные зоны: вдоль шведской границы протяженностью 15 км, на финской границе — 7 км. В рамках этих контрольных зон как норвежские, так и шведские и финские таможенники имеют право предоставлять услуги и осуществлять полномочия не только от имени своего государства, но и от имени сотрудничающей таможенной администрации и в соответствии с законами сопредельной страны.

Например, в отношении товаров экспортируемых из Норвегии, осуществлять проверку всех документов, связанных с экспортом из Норвегии и импортом в Швецию и Финляндию, либо транзитом в иные страны, а также проводить контроль грузов и транспортных средств может как норвежская таможня, так и шведская или финская соответственно. Этот же подход применяется и в случаях, связанных с импортом товаров. Однократная проверка документов и грузов, для экспорта одной таможни и импорта другой, позволяет купировать потенциальные риски недостоверного декларирования сведений о номенклатуре, количестве и стоимости товаров.

В соответствии с институциональными положениями Соглашений проведена реорганизация инфраструктуры и распределение таможенных пунктов вдоль норвежско-шведской и норвежско-финской границ. Для большинства автомобильных пунктов пропуска организован только один таможенный пост с одной из сторон границы, что привело к сокращению потребности в персонале, снижению государственных расходов на содержание инфраструктуры [6] (таблица 1).

Реализация технологических положений Соглашений стала основой для унификации соответствующие таможенных процедур и документов, развития физической организации таможенного контроля (использование систем видеонаблюдения в рамках развернутой системы автоматического распознавания номерных знаков), расширения взаимодействия по подготовке квалифицированных кадров (языковые стажировки, изучение нормативно — правовой базы и программного обеспечения стран-участниц).

Таблица 1

Организация таможенных постов на автомобильных пунктах пропуска Норвегии, Швеции и Финляндии

Автомобильные переходы на границе между Швецией и Норвегией	Пост таможенного контроля*	Автомобильные переходы на границе между Финляндией и Норвегией	Пост таможенного контроля*
Вјörnфjell (дорога E10)	N	Нейден (шоссе 92)	N
Юнкердал (дорога 95\77)	N	Полмак (дорога 970/895)	N
Тярнаби (дорога E12)	S	Утсйоки (дорога E75)	F
Сторлиен (дорога E14)	S	Каригасниemi (шоссе 92)	F

Окончание табл. 1

Автомобильные переходы на границе между Швецией и Норвегией	Пост таможенного контроля*	Автомобильные переходы на границе между Финляндией и Норвегией	Пост таможенного контроля*
Ваудален (дорога 84\31 год)	N	Квилломполо (дорога E45)	F
Идре (дорога 70 \218)	N	Хеллигскоген (дорога E8)	N
Østby (шоссе 66\25)	N		
Оснес (шоссе 206)	N+S		
Еда (дорога 61\ 2)	N+S		
Эрье / Хан (дорога E18)	N+S		
Svinesund (шоссе E6)	N+S		

Источник: по данным сайтов норвежской, шведской и финской таможен.

*N = таможенный пост на норвежской стороне, S — в Швеции, F — на финской стороне.

Достигнутый уровень сотрудничества, наряду с развитием систем управления рисками, предварительной информации и постаудита, а также формированием кластера высокопрофессионального бизнеса в лице уполномоченных экономических операторов, позволил таможенным органам Норвегии, Швеции и Финляндии перейти к реализации следующего этапа взаимодействия в таможенном администрировании цепей поставок. С 2004 года таможи работают над поэтапным введением оформления трансграничных поставок по принципу «Без остановки» (Transformation from «one stop border post» into «non-stop border post»).

Реализация принципа «Без остановки» предусматривает переход от оценки риска по конкретной партии к оценке всей цепочки поставок «от двери до двери». Физическое перемещение товара из пункта отправления в пункт назначения сопровождается параллельным перемещением коммерческих данных посредством унифицированных электронных документов и синхронизированных информационно — коммуникационных систем и технологий. Путем предварительного и последующего аудита экспортера, импортера и перевозчика, анализируется внутренняя организация «уполномоченной цепи поставок товаров». При условии, что в ходе оценки предварительной информации не выявлены риски, авторизированная экспортная партия проходит

через границы между странами, без остановки и выпуска, на склад получателя (периодическая таможенная декларация, как для экспорта, так и для импорта предоставляется впоследствии).

Механизм администрирования торговых потоков, реализуемый Скандинавскими таможенными, позволяет упорядочить действующие цепи поставок, ускорить процесс таможенной очистки, устранить избыточность и дублирование функций, снизить финансовые и временные издержки государственных органов и бизнеса.

Уровень администрирования цепочек торговых поставок может быть проиллюстрирован положением стран в международных рейтингах. По показателю благоприятности условий ведения бизнеса Doing Business 2020 страны занимают верхние строки: Норвегия — 9, Швеция — 10, Финляндия — 20; в том числе по индикатору «Международная торговля»: Норвегия — 22, Швеция — 18, Финляндия — 37. В рейтинге стран мира по индексу глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Index 2020) по версии Всемирного экономического форума (World Economic Forum): Швеция занимает 6 место, Финляндия — 13, Норвегия — 7 [7].

Опыт стран АСЕАН по созданию регионального «единого окна»

Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (Association of South East Asian Nations — ASEAN) создана в 1967 г. и в настоящее время объединяет десять стран: Бруней-Даруссалам (66/149), Вьетнам (70/104), Индонезию (73/116), Камбоджу (144/118), Лаосскую Народно-Демократическую Республику (154/78), Малайзию (12/49), Мьянму (165/168), Сингапур (2/47), Таиланд (21/62) и Филиппины (95/113). В состав объединения входят страны с разными уровнями экономического развития, возможностями ведения бизнеса и международной торговли (соответствующие значения рейтингов Doing Business 2020 указаны в скобках через «/»).

Региональная ассоциация АСЕАН, пройдя путь от зоны преференциальной торговли (ASEAN Preferential Trade Agreement, ASEAN PTA) к зоне свободной торговли (ASEAN Free Trade Agreement, AFTA), инвестиционной зоне (ASEAN Investment Area, AIA) и региональному торговому блоку «Экономическое сообщество АСЕАН» (АСЕ), достигла существенных результатов в экономическом сотрудничестве и сопряжении внутрорегиональных и внерегиональных цепочек поставок. Транснациональные корпорации одних стран — участник, формиру-

ющие производственно-сбытовые цепочки, заинтересованы в интеграции в глобальную экономику (Сингапур, Малайзия, Вьетнам), бизнес других стран АСЕАН нацелен на оптимизацию беспошлинных обменов товарами и услугами на внутрирегиональном рынке. Страны, относительно недавно присоединившиеся к ассоциации, особенно Мьянма, — на пути интеграции в международные товарные потоки.

В соответствии с целями Бангкокской декларации (1967 г.) [6], в АСЕАН сформированы рамочные механизмы сотрудничества по всем направлениям деятельности. Основные принципы таможенной деятельности закреплены в Кодексе таможенного управления АСЕАН (1983) и Соглашении по таможне (ASEAN Agreement on Customs, 1997).

К числу региональных механизмов таможенного взаимодействия относятся: Единое окно АСЕАН (ASEAN Single Window, ASW), Рамочные соглашения по упрощению транзита товаров и трансграничных транспортных перевозок, Рамочная система цифровой интеграции (DIF) и Рамочная основа АСЕАН по управлению цифровыми данными. Реализация инициативы по созданию регионального «Единого окна» — является, на наш взгляд, ключевым компонентом в таможенного администрирования трансграничных торговых поставок АСЕАН.

В Рекомендациях ЕЭК ООН [9] термин «Единое окно» в контексте внешней торговли определяется как «механизм, позволяющий сторонам, участвующим в международных торговых и транспортных операциях, подавать всю стандартизованную документацию с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита».

Национальное единое окно (NSW) представляет собой механизм упрощения торговых процедур, предусматривающий однократное предоставление электронной информации, единую и синхронную обработку данных и единое принятие решения по получению соответствующих разрешений, лицензий, сертификатов и согласований, прохождение таможенной очистки и выпуска товаров. NSW объединяет пять основных областей, в рамках которых проводится скоординированная обработка информации: таможенные органы, иные государственные учреждения, банковские и страховые агентства, логистические структуры, торговое сообщество).

Создавая NSW, государство, на основе взаимного признания участниками цепочки поставок соответствующих стандартов и оценки их

соблюдения, оптимизирует обмен информацией по процедурам, связанным с внешней торговлей. NSW используется для аналитики, централизованного управления рисками, координации контроля, а также в качестве системы для сбора платежей.

NSW государств — участников АСЕАН явились предпосылкой создания единого регионального окна ASW. В 2005 г. государства — члены АСЕАН подписали соглашение о ASW[8], а в 2006 г. заключили Протокол о ASW[9]. Идея «Единого окна АСЕАН» определяется в Соглашении о ASW как «защищенная среда, в которой объединяются и взаимодействуют национальные «единые окна» государств-членов в целях в ускорении оформления грузов и содействию экономической интеграции АСЕАН. (Таблица 2). Проект направлен на оптимизацию времени совершения пограничных процедур и повышение безопасности цепи поставок.

Государства договорились о внедрении передовой формы интеграции, которая создает бесшовное подключение между NSW региона. «Национальные окна АСЕАН объединены между собой через коммуникационный модуль — региональный домен, доступ к которому имеют только страны-участницы. Через внешний домен безопасности они связаны с «единым окном» АСЕАН, информация и данные которого открыты для торговых партнеров» [11].

Таким образом, ASW представляет собой региональный механизм маршрутизации стандартизированных и унифицированных документов в международных торговых связях, а также источник таможенной информации и данных для NSW. Возможности национальных «единых окон» по единому представлению данных, единой обработке информации и единому принятию решений по рискам и таможенной очистке подняты на уровень региона АСЕАН.

Пилотный проект ASW с участием 7 стран (Индонезия, Сингапур, Малайзия, Таиланд, Филиппины, Вьетнам и Бруней) был запущен в 2012 году. В 2019 году к ASW присоединились все 10 NSW. Первыми электронными документами регионального электронного обмена стали сертификат происхождения (ATIGA e-Form D) и предварительная информация о транспортном средстве и грузе.

С 2020 года посредством ASW страны обмениваются Таможенной декларацией АСЕАН (ACDD). ACDD является многоцелевым документом, содержащим информацией в объеме экспортной декларации, применяемым, в том числе, для риск-ориентированного контроля в стране-импортере.

Таблица 2

Национальные единые окна стран АСЕАН

Страна	Название национального единого окна (NSW)	Ведущее учреждение NSW	Ведущее учреждение ASW	Дата формирования NSW/подключения к ASW
Бруней	Brunei Darussalam National Single Window (BDNSW) на платформе Electronic Single Window	Brunei Royal Customs and Excise Department	Ministry of Finance and Economics (MOFE)	2011/2013
Вьетнам	Vietnam National Single Window(VNSW)	General Department of Vietnam Customs	Ministry of Finance, MOF (Customs)	2014/2015
Индонезия	Indonesia National Single Window (INSW)	Ministry of Finance	Ministry of Economic Affairs	2007/2012
Камбоджа	Cambodia National Single Window (CNSW)	Ministry of Economics and Finance	General Department of Customs and Excise (ASYCUDA), Ministry of Commerce (e-CO)	2014/2019
Лаосская НДР	Lao National Single Window (LNSW)	Ministry of Industry and Commerce, BIVAC (LAO) Co.ltd	Ministry of Finance, Ministry of Industry and Commerce (e-CO system)	2011/2019
Малайзия	Malaysia's National Single Window (Malaysia's NSW)	Ministry of Finance (MOF)	Ministry of International Trade and Industry (MITI)	2009/2016
Мьянма	Myanmar National Single Window/MACCS	Myanmar Customs Department	Ministry of Commerce (MOC)	2016/ с 2018 последовательно в 3 этапа

Страна	Название национального единого окна (NSW)	Ведущее учреждение NSW	Ведущее учреждение ASW	Дата формирования NSW/подключения к ASW
Сингапур	Singapore Trade Net Single Window /Trade Xchange/ NTP (National Trading Platform)	CrimsonLogic Pte Ltd (SNS Pte Ltd).	Singapore Customs	1989/2012
Таиланд	Thailand National Single Window (TNSW)	Customs Department Ministry of Finance	Customs Department Ministry of Finance	2008 /2015
Филиппины	Philippine National Single Window (PNSW)	Bureau of Customs	Department of Trade and Industry	2009/2012

Источник: по данным сайтов национальных единых окон стран АСЕАН (ASEAN Single Window Initiative. URL:<https://asw.asean.org>).

В 2021 году запущены пилотные проекты по расширению практики электронного обмена в рамках ASW иными документами (фитосанитарный сертификат (e-Phyto), электронный сертификат здоровья животных (e-AH) и электронный сертификат безопасности пищевых продуктов (e-FS)), а также электронными сертификатами происхождения и предварительной информацией с торговыми партнерами, не входящими в АСЕАН.

ASW, наряду с интеграцией и гармонизацией таможенных процедур, ускоряет оформление грузов, сокращает время и стоимость транзакций, а также улучшает правоприменение на границе. Практика регионального «Единого окна» формирует статус АСЕАН как безопасного торгового центра и расширяет возможности Юго-Восточной Азии, как части глобальной цепочки поставок товаров и услуг.

Подводя итоги, необходимо отметить, что в условиях экономической глобализации международные цепочки поставок стали общепринятым способом организации процесса инвестиций, производства и торговли. Их можно описывать как глобальные производственно-сбытовые системы или глобальные цепочки создания стоимости. В настоящей статье «глобальные цепочки поставок» рассматривались с точки зрения организации процессов таможенного оформления и контроля, необходимых для перемещения товаров и их передачи потребителям.

Как показывает проведенный анализ, передовые практики таможенного администрирования цепочек поставок носят комплексный трансграничный характер и охватывают все уровни взаимодействия таможенных служб. При этом таможенные службы стремятся к максимальной интеграции в коммерческие процессы и информационные потоки.

Кризис COVID-19, как «идеальный шторм», идентифицировал барьеры и ограничения в таможенной логистике и управлении цепями поставок, обозначив необходимость имплементации эффективных цифровых технологий. С учетом требований международных стандартов по обеспечению безопасности и содействию торговле, инновационные технологии электронного администрирования, такие как «Региональное единое окно», контроль по принципу «Одной остановки» являются наиболее актуальными проектами трансграничного таможенного сотрудничества. Именно такие механизмы позволяют таможенным органам стать опорой для участников ВЭД и механизмом достижения целей государства.

В условиях выхода мировой экономики из «пандемического кризиса» совершенствование международного взаимодействия в управлении цепочками поставок может стать одним из основных трендов развития теории и практики таможенного дела.

Литература

1. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Проблемы и перспективы развития трансграничной электронной торговли: зарубежный опыт и российская практика// Таможенное дело. 2021. № 2. С. 13-18.
2. Соколянская А. Н. Опыт стран АСЕАН в упрощении процедур торговли // Российский внешнеэкономический вестник. — 2016. — № 07. — С. 67-78.
3. Ответственность бизнеса в глобальных цепочках поставок/ URL: <http://globalcompact.ru/events/otvetstvennost-biznesa-v-globalnykh-tsepochkakh-postavok>. (дата обращения: 25.05.2021).
4. Послание Всемирной таможенной организации к Международному дню таможенника 2021 года. URL: http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/international-customs-day/2021/icd_2021_message-from-the-wco-secretary-general_ru.pdf?db=web. (дата обращения: 25.05.2021).
5. Territorial cooperation — extending interaction [Электронный ресурс]// Nordregio. — URL: <http://www.nordregio.se>. (дата обращения: 27.05.2021).
6. Case Study on Border Agency Cooperation. URL: <http://tfig.unecce.org/RUS/contents/case-studies.htm>. (дата обращения: 30.05.2021).
7. IMD World Competitiveness ranking 2020. One year change. — URL: <https://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index>. (дата обращения: 25.05.2021).
8. Декларация АСЕАН (Бангкокская декларация) Бангкок, 8 августа 1967 года / URL: <https://asean.org/the-asean-declaration-bangkok-declaration-bangkok-8-august-1967/>.
9. Создание механизма «Единого окна». Рекомендация N 33 Европейской экономической комиссии ООН (Женева, июль 2005 года)./ URL: https://zakonrus.ru/asmар/r_oon33.htm (дата обращения: 09.06.2021).
10. Соглашение о создании и осуществлению Единого окна АСЕАН, Куала Лумпур, (9 декабря 2005 г.) / URL: <http://www.aseansec.org/10921.htm>. дата обращения: 05.06.2021).
11. Протокол о создании и осуществлению Единого окна АСЕАН, (20 декабря 2006 г.) / URL: <http://www.aseansec.org/23084.pdf>. (дата обращения: 05.06.2021).

*Личман Е. А.*¹

Россия — Китай: анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг в постпандемическом периоде

Транспортно-логистическая система является одним из наиболее важных элементов в каждой стране, однако во всех странах без исключения, в нынешних реалиях, она потерпела убытки в результате пандемии COVID-19 [3]. Распространение пандемии в значительной степени отразилось на внешнеторговом обороте [1]. В современных условиях развития и увеличения товарооборота возникает необходимость оптимизации транспортных коридоров [2].

Основными факторами, которые привели к негативным последствиям, можно считать следующие, которые перечислены на рисунке 1.

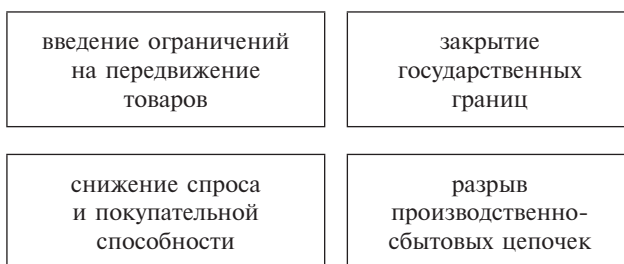


Рис. 1. Основные факторы влияния

Именно данные факторы в совокупности отразились на всех видах перевозок. Наибольшему их влиянию подверглись международные перевозки по пути следования из Китая в Европу через Россию.

Данная проблема проявилась в связи с тем, что КНР является одним из главных поставщиков товаров и его экспорт в период COVID-19 вырос более, чем на 20%. Однако импорт сократился, что связано с тем, что заводы в ЕС и США были закрыты в период пандемии. В результате этого огромное количество пустых

¹ Научный руководитель: Малевич Ю. В., ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», заведующий кафедрой «Таможенное дело», декан ФБТДиЭБ, д. э. н., проф.

контейнеров для перевозок просто складировались в портах Северной Америки и Европы.

По данным международной судоходной организации ВМСО, Лос-Анджелес, крупнейший контейнерный порт США, импортировал 3,5 контейнера на каждый экспортированный в октябре 2020 г.

Данную проблему необходимо решать и для этого в декабре назад грузоотправителям ушли 326 тысяч пустых контейнеров (далее — ктк), что является рекордным показателем.

Однако отправка пустых ктк назад ограничена, из-за чего пустые контейнеры в портах Северной Америки и Европы продолжают скапливаться. И это несмотря на то, что есть желающие, которые готовы оплатить их вывоз [4].

На основании данных Китайской ассоциации контейнерной индустрии (ССИА), из-за перечисленных фактов среднее время оборота контейнеров увеличилось с 60 до 100 дней, именно из-за этого и сложился дефицит данной «тары».

В настоящее время, отправки были произведены преимущественно морским и железнодорожным видом транспорта.

Однако в предыдущие года, контейнеры из КНР направлялись в Европу, где разгружались и использовались для отправки грузов в обратном направлении — из Европы в Китай. Но в связи с пандемией и последующими негативными последствиями, которые были ей вызваны, в 2020 году производство и объемы экспорта в Европе уменьшился и соответственно экспорт в Китай также снизился, из-за чего контейнеры не возвращались в КНР. Именно поэтому в конце 2020 года произошел первый рост ставок на 20 TEU и 40 TEU морским и железнодорожным видами транспорта [5].

В августе 2020 года фрахт сухого 40-футового контейнера из основных портов Китая в Санкт-Петербург держался на уровне 2200 долларов за контейнер, к концу 2020 года ставки фрахта составляли 7500 долларов за аналогичный контейнер. На данный момент ориентировочные тарифы на морские перевозки из КНР равны от 5500 до 8000 долларов. Это на 3000–5000 долларов ниже пиковых значений в январе-феврале 2021 г.

Шанхайский экспортный индекс контейнерных перевозок (SCFI), который отражает океанский фрахт и связанные с ним морские надбавки на отдельные морские маршруты на спотовом рынке, отразил повышение в два раза, в сравнении с пиковыми значениями 2019 г, что отражено на рисунке 2.

Тип цены согласно SCFI рассчитывается как средние конечные цены (объемные средневзвешенные цены) на спотовом рынке обычными грузоотправителями, на которые не влияют особенности предприятий грузоотправителей или объем контейнера.

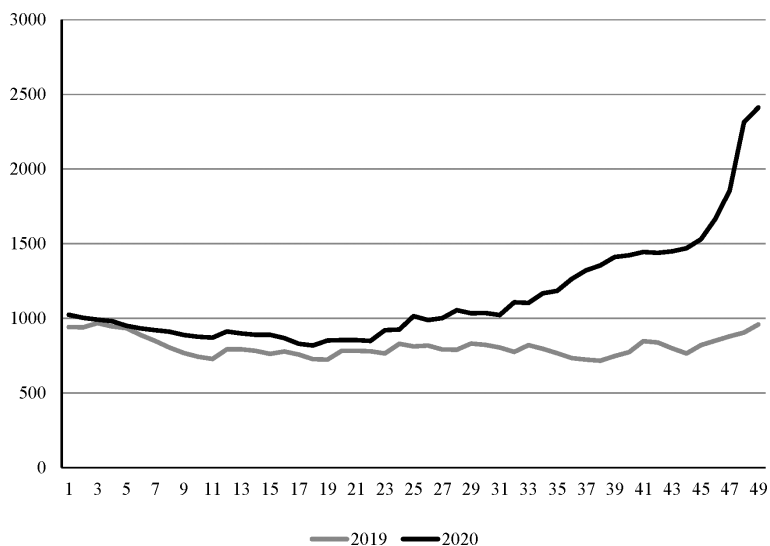


Рис. 2. Шанхайский индекс фрахтов за 2019-2020 гг. [6]

Как видно из рисунка 2, в 2019 и 2020 гг. только на третьей и четвертой неделе, ставки были на одном уровне, в последующем же в 2020 году происходило увеличение цены на спотовом рынке, а на 53 неделю 2020 года согласно Шанхайскому индексу фрахтов показатель достиг 2783.

Показатель в железнодорожных перевозках в январе-феврале 2021 года достигал порядка 9000 долларов. На сегодняшний день уже фиксируются ставки в 5500 долларов за 40-футовый контейнер со станции Донцзячжень (провинция Шаньдун) до Селятино (Московская область).

В дополнение в зависимости от направления наблюдаются различные сроки задержки контейнеров. Так, из отдельных пунктов в Китае в Среднюю Азию ожидание приблизительно составляет от 1 месяца. Сроки выдачи контейнеров российской линией достигают месяца, что приводит к лишним временным издержкам и рискам на торговом рынке.

В настоящее время, тенденция снижения ставок на морской и ж/д фрахт наметилась, эксперты делают прогнозы о том, что они упадут до уровня 4500 долларов за 40-футовый сухой контейнер, что позволит оживить рынок, так как сейчас часть импортеров держат свои грузы или не заказывают производство новых товаров в Китае в ожидании падения ставок на перевозки [7].

В настоящий момент отложены к перевозке дешевые товары летнего ассортимента, который крайне чувствителен к стоимости транспортировки. Правда сейчас существует не только ценовой фактор, но и фактор времени. Морская перевозка из основных восточных портов Китая до порта Санкт-Петербурга занимает от 40 до 50 суток, а комбинированная — морская и ж/д перевозка до Москвы длится 25–30 суток. Ж/д перевозка в контейнерном поезде может занять 21–25 суток.

Импортер начнет выбирать между временем доставки, ценой доставки. В связи с этим наблюдается изменение и фиксация цен.

Исходя из перечисленных проблем можно сделать вывод, что цена, не вернется обратно к ценам 2019 года в ближайшее время. В связи с чем целесообразно предложить некоторые варианты для урегулирования аналогичных ситуаций в будущем, что отражено на рисунке 3.

начинать организацию по созданию нового подхода к перевозке контейнеров, которая заключается в создании грузовых канатных дорог вдоль транссибирской магистрали, для сокращения временных издержек при перевозке и возврате ктк в страну отправления

создать общую платформу для оптимизации взаимодействия между портами и жд-станциями стран Европы, Китая и России, в которой будет отражено количество экспортированных и импортированных контейнеров для того, чтобы исключить острую нехватку ктк в будущем

прописать регламент, на уровне правительства, об упрощении международных перевозок в условиях пандемии

Рис. 3. Варианты разрешения проблем в будущем

В заключение можно сказать, что рынок железнодорожных и морских перевозок получил существенный ущерб вследствие пандемии, однако это дает возможность модернизировать и изменить подход к международным перевозкам.

Литература

1. Ворона А.А., Эмиров Н.Д. Влияние пандемии на внешнюю торговлю в РФ: региональный аспект // Проблемы современной экономики. 2020. № 3 (75). С. 142-146.
2. Малевич Ю.В., Ворона А.А. Развитие пунктов пропуска в экосистеме цифровых транспортных коридоров // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2021. № 2 (78). С. 36–41.
3. Счетная палата Российской Федерации транспортная сфера в контексте COVID-19. URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата обращения 06.05.2021).
4. Логистические компании России о факторах роста ставок фрахта. URL: <https://container-news.com/scfi/> (дата обращения 06.05.2021).
5. European Commission EU shipping and ports facing coronavirus. URL: <https://www.europarl.europa.eu> (дата обращения 10.05.2021).
6. Shanghai Containerized Freight Index. URL: <https://1prime.ru/business/20201203/832492709.html> (дата обращения 02.05.2021).
7. Troubled waters for the shipping sector. URL: <https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/06/troubled-waters-for-the-shipping-sector.html> (дата обращения 06.05.2021).

Ляшенко М. В., Винокуров Н. А.

Особенности развития и специализация в экспорте Камчатского края в современных условиях

Прошедший 2019-2020 год стал невероятным испытанием для мировой экономической системы и России. Однако антикризисные усилия правительства России в 2020 году отличались от тех действий, которые предпринимались в 2008–2009 годах. Разрабатывались программы по дальнейшему развитию отраслей и регионов страны. Была принята «Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года» [12]. Каждый субъект Российской Федерации подготовил свой план действий и принял региональную программу. В Камчатском крае в 2020 году разработали «Стратегию социально-экономического развития региона до 2030 года». Рыбохозяйственный комплекс является главной отраслью территории, поэтому в данной стратегии ему отводится основное место [1].

Однако, в «Стратегии» выделено то, что генеральной целью развития Камчатки является создание условий для устойчивого социально-экономического развития благодаря оптимальному использованию уникальных ресурсов территории [1]. Сформулированы 6 целей, остановимся только на первой: «Цель N 1. Эффективная и сбалансированная экономика. Для достижения поставленной цели необходимым является решение ряда задач:

- создание новых предприятий в приоритетных секторах экономики, которые обеспечат высокую добавленную стоимость;
- содействие формированию кластеров в приоритетных секторах экономики;
- поддержка развития предпринимательства в сфере производства товаров и услуг» [1].

Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию из-за пандемии COVID-19 и связанное с ней введение ограничений, власти края в 2020-2021 годах предприняли серьезные шаги, для подготовки к реализации своих амбициозных планов. Чтобы сохранить здоровье жителей полуострова были приняты все необходимые меры. Всего на борьбу с пандемией коронавируса в 2020 году было направлено около 2,8 миллиардов рублей, куда входят стимулирующие выплаты медицинскому персоналу, покупка оборудования, лекарственных препара-

тов, средств индивидуальной защиты, оснащение лабораторий, организация тестирования камчатцев на наличие коронавирусной инфекции. Жителям региона были оказаны беспрецедентные меры поддержки, в том числе по компенсации затрат на оплату штрафов авиакомпаниям за возврат билетов и возмещению расходов семьям по покупке путевок в детские оздоровительные лагеря.

Также были реализованы три пакета мер налоговой поддержки бизнеса — была снижена налоговая нагрузка более чем на один миллиард рублей. Более того они охватили не только наиболее пострадавшие отрасли экономики, но и весь малый бизнес региона. Активно были поддержаны сфера общественного питания, туристическая отрасль, пассажирские перевозки, ресурсоснабжающие организации.

Урегулирован вопрос об освобождении от всех налогов за полученные безвозмездно меры поддержки, осуществляемые в рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство».

Соответствующие поправки в Налоговый кодекс приняты Госдумой. Согласно данным поправкам субъектов МСП освобождены от уплаты налогов за полученные безвозмездно меры поддержки в рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы», оказываемые органами государственной власти, в том числе и местного самоуправления, Корпорацией МСП, Российским экспортным центром, а также организациями, образующими инфраструктуру поддержки субъектов МСП, такими как центры «Мой бизнес», бизнес-инкубаторы, промпарки, технопарки и другие.

От налогообложения также были освобождены услуги, полученные экспортно-ориентированными субъектами МСП, такие как услуги по сопровождению экспортного контракта, по организации участия в международных и межрегиональных бизнес-миссиях, по поиску иностранных покупателей, по участию малого и среднего бизнеса в акселерационных программах по развитию экспортной деятельности, выставочно-ярмарочных мероприятиях, а также наиболее актуальной в настоящее время услуги по размещению продукции МСП на электронных торговых площадках.

Имущественная поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства в виде предоставления в пользование муниципального и государственного имущества, рабочих мест в коворкингах и бизнес-инкубаторах на безвозмездной основе, а также иные виды поддержки, предусмотренные Федеральным законом № 209-ФЗ «О развитии мало-

го и среднего предпринимательства», также не будут относиться к включаемым в налогооблагаемую базу доходам. Более того, операции по реализации указанных работ и передаче имущественных прав освобождаются от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС).

«20 августа 2021 года руководитель Центра поддержки экспорта Татьяна Ломова и президент Торгово-промышленной палаты Дмитрий Коростелев подписали меморандум о долгосрочном, партнерском и взаимовыгодном сотрудничестве» [2]. Документ закрепил единые намерения сторон по развитию в Камчатском крае экспортной деятельности и поддержки экспортеров и экспортно ориентированных предпринимателей Камчатского края, которые являются субъектами малого и среднего предпринимательства. Направлениями своего взаимодействия стороны видят обмен опытом и консультирование, разработку совместных проектов по поддержке экспорта камчатских товаров и услуг, экспертное участие в мероприятиях друг друга, продвижение в регионе премий «Экспортер года» и «Золотой Меркурий» и др., что будет содействовать осуществлению экспортной деятельности в регионе. В настоящее время стороны готовят предложения в общий план мероприятий по развитию в Камчатском крае экспортной деятельности в условиях пандемии коронавирусной инфекции.

В 2020 году Камчатский край оказывал колоссальную поддержку субъектам МСП, которая включает комплекс мер поддержки, в особенности финансовых. Были предоставлены налоговые льготы по широкому спектру налогов, охватив практически все виды региональных налогов. Кроме того, по особым налоговым режимам, в частности по упрощенной системе налогообложения, были установлены льготы для всех отраслей экономики, а не только для тех, которые особо пострадали, находясь под ограничениями. Безусловно это дало видимый результат, поскольку поддержку получила вся экономика края, а не выборочные отрасли. В то же время расширенным пакетом мер поддержки имели возможность воспользоваться наиболее пострадавшие сферы — туризм, общественное питание, сфера услуг. Был предоставлен пакет отдельных мер для малого и среднего бизнеса. В первую очередь это кредиты, гранты, субсидии и микрозаймы. Микрозаймы наибольшим спросом — каждый второй заявитель обращался именно за ними. Значительная помощь субъектам малого и среднего предпринимательства была оказана на федеральном уровне, самыми востребованными мерами стали выплаты на заработную плату. Таким образом, в 2021 году пока ни одна отрасль не закрыта, все работают

в стандартном режиме с соблюдением санитарных требований. Тем не менее ввиду ограничений в первом квартале 2021 года по времени работы для сферы общественного питания была предоставлена налоговая льгота по упрощенной системе налогообложения для предприятий общепита на весь 2021 год.

По итогам 2020 года налоговая нагрузка на Камчатском полуострове снизилась более чем на один миллиард рублей. Благодаря мерам, направленным на сохранение режима работы в отраслях непрерывного цикла и поддержку малого и среднего бизнеса в Камчатском крае, удалось сохранить до 40% занятости и до 30% ВРП. Показатели развития края с 2017 по 2020 гг. приведены в таблице 1.

Анализируя данные, можно отметить, что валовой региональный продукт стабильно растет на протяжении исследуемого периода, и прирост в 2020 году по сравнению с 2017 годом составил 57,6 млрд. рублей (128,6%). При этом население края незначительно, но стабильно снижается, что говорит о проблемах круглогодичной занятости в крае, в том числе это показывает количество занятых, за анализируемый период оно находится примерно на уровне 173,0 тысячи человек. Однако стоит заметить, что на конец исследуемого периода уровень занятых в экономике увеличился с 171 800 человек в 2017 году до 174 600 человек в 2020 году (прирост 3200 чел.), что свидетельствует о создании новых рабочих мест в крае.

Отметим, что отраслевая структура ВРП остается практически стабильной на протяжении большого количества лет. В отраслевой структуре региона, преобладают сельское, лесное хозяйство, рыболовство и рыбоводство (21,8 %); обрабатывающие производства (14,6 %); государственное управление и обеспечение военной безопасности (13,0 %) [5]. Доля участия остальных отраслей распределяется следующим образом: оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, мотоциклов (8,1 %); здравоохранение и предоставление социальных услуг (7,3%); добыча полезных ископаемых (5,6 %); обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха (4,5 %) [5].

Перспективы дальнейшего развития края основываются на тех направлениях деятельности, результаты которой можно вывозить за пределы края, а это продукция рыболовстве и добыче полезных ископаемых. Перспективным направлением так же является развитие туризма, однако большой занятости населения на этом направлении не предвидится.

Таблица 1

Показатели социально-экономического развития Камчатского края в 2017–2020 гг. [3; 4]

Показатель	2017 г.	Изменение к предыдущему году в %	2018 г.	Изменение к предыдущему году в %	2019 г.	Изменение к предыдущему году в %	2020 г.	Изменение к предыдущему году в %
Валовой региональный продукт, млрд. рублей	201,5	2,3	215,6	7,0	251,0	16,4	259,3	3,2
ВРП на душу населения, тыс. рублей	638,6	2,0	751,4	17,7	802,1	6,7	831,0	3,6
Численность населения (на конец года), тыс. человек	315,5	0,3	314,6	-0,3	313,0	-0,5	311,6	-0,4
Среднегодовая численность занятых в экономике, тыс. человек	171,8	-2,1	170,9	-0,5	174,8	2,5	174,6	-0,1
Улов рыбы и добыча морепродуктов, тыс. тонн	1202,9	12,8	1563,2	30,0	1554,0	-0,6	1522,4	-2,0
Внешнеторговый оборот (без учета экспорта и импорта услуг), млн. долларов США	835,8	24,3	962,9	15,2	1095,9	13,8	1090,1	-0,5
в том числе:								
экспорт	706,5	23,7	854,2	20,9	880,3	3,1	836,8	-4,9
импорт	129,3	27,4	108,7	-15,9	215,6	98,3	253,3	17,5

На протяжении 12 лет Камчатский край является лидером по объемам добычи водных биоресурсов как среди регионов Дальнего Востока (доля примерно 45%), так и по России в целом (около 30%). Последние шесть лет добыча камчатских рыбодобывающих предприятий составляет более 1 млн. тонн рыбы. Более того, в 2019-2020 гг. вылов превысил 1,5 млн тонн. По прогнозу экспертов, в 2020-2023 годах добыча камчатских рыбных предприятий составит примерно 1,1 млн. тонн рыбы. Стоит отметить, что при этом объем переработки имеет тенденции к росту. На полуострове в планах реализация ряда инвестпроектов, благодаря которым рост мощностей после модернизации и строительства новых производств должен составить порядка 1,6 тысячи тонн в сутки. В частности, Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина планирует переоборудовать суда РС-600 «Капитан Муковников», РС-600 «Капитан Малякин», а также фабрики береговой обработки рыбы с увеличением мощности на 330 тонн/сутки. Кроме того, колхоз намерен построить комплекс по переработке минтая и иных видов рыб, что позволит увеличить производственные мощности на 486,2 тонн/сутки.

Тем не менее, несмотря на, казалось бы, радужные перспективы, Минэкономразвития края указывает на существующие риски для отрасли, которые могут стать препятствием на пути к реализации задуманных планов по развитию. Минэкономразвития Камчатского края выделяет следующие риски: «сложность» прогнозирования промысловой ситуации и ожидаемых подходов тихоокеанских лососей к берегам полуострова, в том числе по причине отсутствия актуальных результатов исследований из-за недостаточного финансирования «промысловой науки», а также состояние рыбопромыслового флота предприятий [6, с.14].

Также у властей Камчатского края есть опасения, что местные предприятия могут потерять ресурсную базу по нескольким причинам. Во-первых, ввиду «перерегистрации» пользователей долей квот на добычу водных биоресурсов в другие субъекты РФ. Во-вторых, из-за изменения «исторического принципа» при наделении долями квот на вылов водных биологических ресурсов (ВБР) посредством изъятия отдельных высокорентабельных видов на аукционы.

Стоит отметить, что по прогнозам Тихоокеанского научно-исследовательского рыбохозяйственного центра (ТИНРО), российские рыбодобывающие предприятия могут столкнуться с нехваткой наиболее ценных ресурсов уже в 2025 году. К снижению общего допустимого

улова краба и минтая в несколько раз могут привести сокращение популяции, увеличение мощностей флота и расточительный характер ведения промысла.

В качестве перспективных направлений для развития горнодобывающей отрасли и экономики Камчатского края можно выделить добычу драгоценных металлов. По прогнозам экспертов, ожидается, что производство золота из камчатских недр к 2025 году увеличится до 11,5 тонн, тогда как по результатам 2019 года извлечено 6,3 тонны золота. В целом, власти Камчатки рассчитывают, что в 2023 году показатель добычи полезных ископаемых составит порядка 28 млрд рублей, что на 34% превышает показатель 2019 года.

В прогнозируемом периоде прирост добычи драгоценных металлов — золота и попутного серебра, будет обеспечен благодаря комплексу мер, который включает:

- наращивание АО «Аметистовое» объемов добычи золота до 4 тонн в год на месторождении Аметистовое при реализации второго этапа инвестпроекта по строительству подземного рудника;

- выход на проектную мощность горнодобывающего предприятия на месторождении Бараньевское проектной мощностью до 200 тысяч тонн руды с производительностью до 1,5 тонн золота в год, которое станет ключевой сырьевой базой для золотоизвлекательной фабрики ГОКа «Агинский»;

- строительство горно-обогачительного предприятия «Кумроч» мощностью до 500 тысяч тонн руды и производительностью до 4 тонн золота в год;

- выход на промышленную мощность горно-металлургического комбината на Озерновском золоторудном месторождении до 600 тысяч тонн руды в год.

Суммарно инвестиции в данные проекты составляют более 40 млрд рублей.

Более того, Транс Сибириан Голд уже в ближайшее время готова запустить на Асачинском месторождении второй рудник мощностью до 200 тысяч тонн руды. Также в перспективе начать освоение Родникового месторождения, руды которого позволят производить 2 тонны золота и 15 тонн серебра. Требуемые в проект инвестиции оцениваются в 13 млрд рублей. Важным для края является и то, что освоение Родникового обеспечит примерно 13% прироста занятости в горнопромышленном секторе Камчатки. Рассмотрим экспорт Камчатского края за 2019 и 2020 годы (таблица 2).

Таблица 2

Товарная структура экспорта Камчатского края в 2019-2020 гг.
(тыс. долл. США) [10]

Код группы ТНВЭД	Наименование товаров	2019 год		2020 год		Темп роста, %
		тыс. долл. США	%	тыс. долл. США	%	
	Общий объем экспорта	880 200	100%	823 200	100%	93,52
01-24	Продовольственные товары и сырье	837 732,92	95,18	777 224,20	94,41	92,8
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	819 618,57	93,12	758 163,82	92,10	92,5
25-27	Минеральные продукты	23 272,09	2,64	31 723,04	3,85	136,3
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	3 534,24	0,40	10 807,61	1,31	305,8
	Остальные группы	19 194,99	2,18	14 252,76	1,74	74

Экспорт продукции к прошлому году снизился на 6,5%. Структура экспорта товаров в 2019-2020 годах наглядно показывает, что основными являются только две группы товаров — продовольственные товары и сырье, где доминируют морепродукты, которые составляют более 92-93%, а также минеральные продукты, доля которых в 2019 году составила 2,64%, а в 2020 году увеличилась до 3,85%. Товарная специализация края и зависимость экономики от этих двух направлений развития наглядно показана. При этом наблюдается увеличение темпов роста в таких товарных группах как древесина и целлюлозно-бумажные изделия, топливо-энергетические товары, металлы и изделия из них, машиностроительная продукция. Однако, пока нельзя говорить о коренных изменениях, хотя необходимо признать, что это ответ предприятий малого и среднего бизнеса на падения доходов в рыбном промысле.

Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию в мире, Центр поддержки экспорта Камчатского края, являющийся главным исполнителем основных задач регионального нацпроекта «Международная кооперация и экспорт», в 2020 году помог местным субъектам МСП начать экспорт одежды, чая, биоактивных добавок (БАД) и сувениров. За 2020 год пять камчатских предприятий малого и среднего бизнеса вышли на экспорт через международную электронную

торговую площадку eBay. В настоящее время несколько десятков предпринимателей Камчатского края работают под единым торговым брендом «Сделано на Камчатке», который создан, чтобы совместно продвигать камчатские товары и услуги на мировом рынке. Пользоваться этим знаком можно абсолютно бесплатно.

Далее рассмотрим импорт Камчатского края (Таблица 3).

Таблица 3

**Товарная структура импорта Камчатского края в 2018-2019 гг.
(тыс. долл. США) [10]**

Код группы ТНВЭД	Наименование товаров	2019 год		2020 год		Темп роста, %
	Общий объем импорта	178 243,80	100	228 490,6	100	128,2
01-24	Продовольственные товары и сырье	10 952,3	6,15	10 241,2	4,48	93,4
в т. ч. 03	Рыба, ракообразные и моллюски	114,0	0,06	2 675,1	1,17	2346
25-27	Минеральные продукты	20 532,9	11,52	66 584,4	29,14	324,2
в т. ч. 27	Топливо-энергетические товары	20 103,6	11,28	66 303,6	29,01	330,0
28-40	Продукция химической промышленности, каучук	7053,7	3,96	9 139,1	4,00	129,5
41-43	Кожевенное сырье, пушнина и изделия	39,7	0,02	51,6	0,02	129,7
44-49	Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	8 733,3	4,90	11 236,0	4,92	128,6
50-67	Текстиль, текстильные изделия и обувь	8 525,3	4,78	12 473,1	5,46	146,4
72-83	Металлы и изделия из них	13 290,1	7,46	13 916,1	6,09	104,6
84-90	Машиностроительная продукция	106 116,3	59,54	101 880,3	44,59	96,0
68-71, 91-97	Прочие товары	3000,6	1,68	2 968,8	1,30	98,8

Импорт края вырос более чем на 28%. Экспорт значительно превышает импорт в 4 раза. Камчатский край зарабатывает на внешнеэкономической деятельности. Анализируя структуру импорта Камчатки, можно отметить, что основные группы товаров, закупаемые Камчатским краем, как и всей Россией, это «машины и оборудования». На которые приходится в 2020 году 44,6%, произошли изменения этого показателя в денежном выражении, на 4%, однако доля снизилась на 15%. Важными для жизнеобеспечения края являются «топливные товары», на которые приходится 29,01% и «продовольственные», на которые приходится 4,5%.

Необходимо отметить, что отраслью, на которую власти делают ставку, является туризм. Развитие туризма шло достаточно успешно до начала пандемии. По словам Наталии Максименко, министра туризма Камчатского края «в 2020 году Камчатку посетили около 62 тысяч туристов (из которых примерно 1000 — иностранцы). Эти цифры совсем несоизмеримы с показателями 2019 допандемийного года, когда туристический поток в регионе составлял более 240 тысяч человек (из которых 30 тысяч — иностранцы). Несмотря на падение турпотока во втором квартале 2020 года, количество туристов за неполный год превысило весь поток за 2018 год, а в третьем квартале 2020 года по сравнению с аналогичным 2019 года поток увеличился в полтора раза. Также положительно повлияла новая программа «туристического кешбэка. По результатам реализации данного проекта Камчатка вошла в топ-20 регионов» [7].

Согласно «Национальной программе развития Дальнего Востока» «в Республике Бурятия и Камчатском крае будут созданы крупнейшие туристические центры, которые будут обеспечивать предоставление сервиса высокого качества» [12].

На территории Камчатского края располагается объект Всемирного наследия «Вулканы Камчатки», состоящий из шести объектов: государственный заповедник природные парки регионального значения «Налычево», «Южно-Камчатский», «Быстринский», «Ключевский», Кроноцкий и Южно-Камчатский федеральный заказник. Также для поддержки и развития туристической сферы полуострова реализуется государственная программа «Развитие внутреннего и въездного туризма в Камчатском крае».

Объемы бюджетных ассигнований Программы из Краевого бюджета составили на 2019 год — 198 881,6 тыс. руб.; в 2020 году — 153 270,3 тыс. руб.; а на 2021 год — 132 168,2 тыс. руб. В ходе

реализации Программы ожидается развитие туристических комплексов отдельных городских округов и муниципальных районов на Камчатском полуострове с учетом современных требований и тенденций [8].

В целом Камчатский край и его внешнеэкономическая деятельность развивается достаточно активно, чему способствует разработанная «Программа социально-экономического развития края» и проводимые мероприятия по улучшению инвестиционного климата. Как результат: Камчатский край занял 27 места в ТОП-30 «Национального рейтинга состояния инвестиционного климата» [9]. Специализация в экспорте должна развиваться и дальше с учетом углубления уровня переработки морепродуктов и диверсификацией выпускаемой продукции.

Одно из интересных направлений развития — это выработка электроэнергии из возобновляемых источников. Глава Камчатского края Владимир Солодов видит серьезную возможность развития ветровой и не только ветровой и иной зеленой энергетики — приливной и геотермальной, связанной с экспортными возможностями, а также с генерацией так называемого зеленого водорода. Из-за выгодного геополитического положения Камчатки к таким рынкам, как Корея и Япония, существует возможность экспортировать зеленую энергию в виде водорода. Для этого необходимым является решение существующих технологических проблем, связанных с выработкой и транспортировкой данного вида топлива [11].

Выводы

Анализ изменений в экономике Камчатского края в условиях пандемии показывает, что в целом экономика выдержала испытания, валовой региональный продукт вырос. Принятые правительством края меры позволили бизнесу пережить сложившуюся непростую ситуацию и даже найти новые бизнесы. В крае увеличилась добыча полезных ископаемых.

Неудачно сложилась рыбалка в 2020 году, что связано со многими факторами. Например, необходимостью модернизации и приобретения новых промысловых судов, углубление уровня переработки рыбы. Создание комплексов для консервации и хранения на берегу. Второй фактор — это необходимость изучения объемов промысловых рыб, ее воспроизводство и пути миграции.

Интересным направлением развития края может стать создание на его территории генерации электроэнергии и ее экспорт. Использование возобновляемых источников позволило бы увеличить занятость и доходы населения.

Литература

1. Постановление Правительства Камчатского края от 27 июля 2010 года N 332-П Об утверждении «Стратегии социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года» (с изменениями на 31 марта 2021 года) [Электронный ресурс] <https://docs.cntd.ru/document/446224042> (дата обращения 05.09.2021).
2. Центр поддержки экспорта Камчатского края и региональная Торгово-промышленная палата заключили меморандум о сотрудничестве [Электронный ресурс] <https://kam-kray.ru/news/22241-centr-podderzhki-eksporta-kamchatskogo-kraja-i-regionalnaja-torgovo-promyshlennaja-palata-zakl.html> (дата обращения 10.09.2021).
3. Показатели социально-экономического развития Камчатского края (Камчатский край, официальный сайт) [Электронный ресурс] <https://www.kamgov.ru/socio-economic-situation> (дата обращения 10.09.2021).
4. Мониторинг социально-экономического развития Камчатского края (kamgov.ru) [Электронный ресурс] <https://www.kamgov.ru/minecon/monitoring/monitoring-socialno-ekonomiceskogo-razvitia-kamchatskogo-kraa?page=3> (дата обращения 10.09.2021).
5. Социально-экономическое положение Камчатского края [Электронный ресурс] <https://www.kamgov.ru/socio-economic-situation> (дата обращения 10.09.2021).
6. Винокуров Н.А., Ляшенко М.В. Анализ и перспективные направления внешнеторговой деятельности Камчатского края// Актуальные вопросы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности: отечественный и зарубежный опыт : материалы I Всерос. студ. науч.-практ. конф. с междунар. участием (Новосибирск, 4–5 марта 2021 г.) ; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. — Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2021. — 256 с.
7. Итоги-2020: Туристов было немного, а туркомпаний прибавилось [Электронный ресурс] <https://www.kamchatinfo.com/news/sport/detail/41293/> (дата обращения 10.09.2021).
8. Распоряжение Правительство РФ от 24 сентября 2020 г. No 2464-р [Электронный ресурс] <http://static.government.ru/media/files/NAISPJ8QMRZUPd9LIMWJoeVhn116eGqD.pdf> (дата обращения 05.09.2021).
9. Камчатский статистический ежегодник 2020 [Электронный ресурс] https://kamstat.gks.ru/official_publications (дата обращения 01.09.2021).
10. Внешнеторговая деятельность Камчатского края. [Электронный ресурс] <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147031> (дата обращения 20.01.2021).

11. Власти Камчатки рассматривают возможность экспорта зеленой энергии в Корею и Японию. [Электронный ресурс] <https://tass.ru/ekonomika/12080351> (дата обращения: 01.09.2021).
12. Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года. [Электронный ресурс] <http://static.government.ru/media/files/NA1SPJ8QMRZUPd9LIMWJoeVhn116eGqD.pdf> (дата обращения: 01.09.2021).

Начкин А. И.

**Развитие подходов к автоматизации совершения
таможенных операций при реализации модели
интеллектуального пункта пропуска**

Содействие развитию международной торговли, росту товарооборота и несырьевого экспорта, обеспечение полноты и правомерности взимания платежей, создание конкурентных преимуществ для добросовестного бизнеса — такие задачи сформулированы в Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Правительством Российской Федерации Распоряжением от 23.05.2020 № 1388-р. Данный документ предполагает полномасштабную модернизацию таможенной сферы за десятилетний период.

В числе контрольных показателей, которые должны быть достигнуты в результате реформ, приведенных в Стратегии, — увеличение доли таможенных операций, совершаемых автоматически с использованием информационных технологий, до 50% в 2024 году и до 100% — в 2030-м. Так, реализация технологий анализа больших данных с применением элементов искусственного интеллекта, создания и внедрения систем потокового сканирования грузов с автоматическим распознавание объектов на соответствующих рентгеноскопических изображениях, интеграции имеющихся технических средств таможенного контроля (далее — ТСТК) на базе единой технологической платформы с максимальной цифровизацией информационных потоков в доступных для анализа шкалах измерений рассматривается как одно из приоритетных направлений деятельности, в том числе в рамках создания модели интеллектуального пункта пропуска (ИПП).

Направления работы, мероприятия, сроки реализации создания ИПП конкретизируются в «Плане мероприятий на период 2021–2024 годов по реализации стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» от 21.11.2020, где указаны два временных этапа с указанием плановых мероприятий по реализации целей, заложенных в Стратегии, предусмотрена разработка и реализация перспективной модели ИПП.

Первым мероприятием в плане указана «разработка и реализация перспективной модели ИПП через государственную границу Российской Федерации (с учетом специфики видов транспорта)». Данные модели должны были разработаны до августа 2021 года, а утверждены

до января 2022 года. К декабрю 2023 года планируется завершающее весь процесс создания ИПП мероприятие — внедрение единой информационной системы контроля в пунктах пропуска, «которая будет интегрирована не только с базами данных всех контролирующих органов, но и с программным обеспечением технических средств контроля: комплексов потокового сканирования и весогабаритных измерений, системы радиационного контроля, распознавания номеров транспортных средств».

При этом внедрение концепции ИПП требует пересмотра подходов и к технико-технологическому обеспечению ПП через государственную границу. Приказ Федеральной таможенной службы от 31.10.2008 № 1349 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» определяя ключевые типы технических средств таможенного контроля (далее — ТСТК), необходимые для таможенных целей, на сегодняшний день не адаптирован к идеям Стратегии, поскольку не ориентирован на построение комплексной взаимосвязанной интегрированной с подсистемами ЕАИС таможенных органов системы технических средств таможенного контроля. Аналогично, Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 33н «Об утверждении перечня технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля» (Зарегистрировано в Минюсте России 13.05.2019 N 54604) формируя структуру видов ТСТК, также никаким образом не формулирует требования к их потенциальной интегрированности в единую информационную систему получения информации, более того, Стратегией подразумевается внедрение потоковых ИДК, а указанным Приказом подобные комплексы вообще не предусмотрены.

В свою очередь, повышение эффективности совершения таможенных операций при реализации модели ИПП, напрямую связано со снижением уровня таможенных рисков, актуальное определение которых дано в действующем ТК ЕАЭС: «таможенный риск (риск) — вероятность несоблюдения международных договоров и актов в сфере таможенного регулирования и законодательства государств-членов о таможенном регулировании».

Модель ИПП, как ПП, соответствующего всем трендам современности, должна включать в себя технологии, обеспечивающие реализацию таможенного контроля в рамках системы прослеживаемости

товаров. Вместе с тем, требования для ИПП скорейшего прохождения ПП оставляет для данной технологии лишь ограниченное количество возможных операций с товарами, в отношении которых действует система прослеживаемости. Электронная система ИПП должна иметь возможность осуществлять прием информации с бортового электронного носителя о количественных характеристиках перемещаемых товаров, в отношении которых действует

При этом информационно-техническое обеспечение применения мер по минимизации рисков при реализации модели интеллектуального пункта пропуска должно быть десубъективизировано, т.е. максимально исключать так называемый «человеческий фактор» при выборе объекта таможенного контроля, обладать максимально возможной защищенностью с позиций информационной безопасности, а реализующие его ТСТК в максимальной степени должны быть роботизированы.

Имеющиеся нормативные акты не определяют вид, структуру и содержание предполагаемых к созданию моделей ИПП. Поэтому, при построении модели ИПП необходимо определить те жизненно важные блоки модели, которые оказывают существенное влияние на их реализацию. Интеллектуализация технологических процессов ПП, находится в прямой зависимости от структуры угроз и рисков, специфичных для региона, в котором должен быть расположен ИПП, однако, в настоящее время места пилотного размещения ИПП нормативно не определены, следовательно, региональную компоненту в структуре угроз и рисков определить невозможно и для проведения анализа можно лишь использовать общие представления о тех угрозах и рисках, которые специфичны в целом для ПП через государственную границу

Немаловажное значение имеет и применение информационных систем, способных работать для каждой совокупности технологических операций, определен комплекс информационно-технических средств, обеспечивающих в автоматическом режиме получение информации, имеющих значимое значение для результатов таможенного контроля, проверки и сопоставления сведений о товаре, участнике ВЭД, транспортном средстве.

Так, должен быть определен перечень конкретных технологических операций, подлежащих автоматизации с учетом, в приоритетном порядке требований главы 13 ТК ЕАЭС («Общие положения о таможенных операциях и лицах их совершающих»), главы 14 ТК ЕАЭС («При-

бытие на таможенную территорию Союза и таможенные операции, связанные с таким прибытием»), а также главы 15 ТК ЕАЭС («Убытие товаров с таможенной территории Союза и таможенные операции, связанные с таким убытием»), должен быть установлен порядок взаимодействия с зарубежной, в первую очередь с сопредельной таможенной администрацией, устанавливающий правила взаимодействия по обмену информацией в интересах таможенного контроля.

Кроме этого, на базе существующей системы межведомственного взаимодействия должна быть создана общая платформа обмена данными, а также электронная система, служащая для обеспечения возможности доступа к информации, связанной с трансграничными транспортными операциями и к данным о таких операциях для автоматизированного принятия решения на применение СУР таможенных органов. Количество элементов данных, подлежащих обмену зависит от уровня использования системой принятых решений, вплоть до реализации в будущем искусственного интеллекта.

Например, когда транспортный оператор предоставляет предварительную информацию товарах в режиме онлайн с использованием личного кабинета участника ВЭД, а также информационных систем, обеспечивающих прослеживаемость товаров (при необходимости), а данные становятся доступны интеллектуальной системе ИПП, которая принимает решение о соответствии данных требованиям законодательства, их полноте и достоверности на основе семантических алгоритмов анализа рисков.

Литература

1. Афонин Д.Н., Афонин П.Н. Система управления таможенными рисками: состояние и перспективы // *Russian Journal of Management*. 2019. Т. 7. № 4. С. 96-100.
2. Башлы П.Н. О реализации модели интеллектуального пункта пропуска // В сборнике: Особенности государственного регулирования внешнеэкономической деятельности в современных условиях. Материалы VII Всероссийской научно-практической конференции. — 2020. — С. 55-61.
3. Информация ФТС России от 21.11.2020 «План мероприятий на период 2021 — 2024 годов по реализации стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года». — URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/20bn0127/>. (дата обращения: 25.09.2021).
4. Распоряжение Правительства РФ от 23.05.2020 № 1388-р «Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года». — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353557/ (дата обращения: 27.09.2021).

5. Приказ Минфина России от 01.03.2019 № 33н «Об утверждении перечня технических средств таможенного контроля, используемых при проведении таможенного контроля». — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_324453/ (дата обращения: 29.09.2021).
6. Сеничев В.А. К вопросу внедрения перспективных информационных технологий в пунктах пропуска. // Таможенные чтения — 2019. Наука и образование в условиях становления инновационной экономики: сборник материалов Международной научно-практической конференции. В 4-х тт. Том I / Под общ. ред. С.Н. Гамидуллаева. СПб.: РИО Санкт-Петербургского филиала Российской таможенной академии. 2019. С. 224.
7. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 12.09.2021).

Начкин А. И.

Состояние и перспективы применения информационных ресурсов для проведения автоматической диспетчеризации таможенных деклараций

В настоящее время в мире происходит множество глобализационных процессов, которые затрагивают все сферы деятельности человека. К таким процессам можно отнести автоматизацию и диспетчеризацию. За последние несколько десятков лет наука шагнула далеко вперед и все процессы на производстве стали частично или полностью автоматизированными.

Таможенные органы Российской Федерации активно борются с недостоверным декларированием, занижением таможенной стоимости, коррупцией. Именно поэтому возникает четкая задача по внедрению автоматической диспетчеризации таможенных деклараций. Автоматическая диспетчеризация деклараций призвана обеспечить экономическую безопасность, сэкономить время участников ВЭД, сократить время проведения таможенных процедур, а значит, повысить эффективность деятельности.

Известно, что оптимизация таможенных процедур способствует повышению товарооборота в нашей стране. И именно автоматическая диспетчеризация деклараций является одним из самых лучших средств такой оптимизации.

В соответствии с определением толкового словаря русского языка С. И. Ожегова, «автоматизация» — это направление научно-технического развития, означающее использование саморегулирующихся систем и методов, пришедших из математики.

Рассматривая вопросы внедрения процессов автоматизации в деятельности таможенных органов РФ, можно отметить то, что автоматизация как одно из направлений улучшения управленческих процессов широко применялась и получила свое признание в процессах повышения эффективности таможенного администрирования. Стоит отметить, что вопросы автоматизации таможенных процессов рассмотрены в трудах С.А Агагамедовой, Е.М. Борисовой [2], А.А. Вороны [3], В.Ю. Диановой [4], Р.П. Мешечкиной [7].

В 2018 году началось изменение системы взаимодействия таможенных органов между собой. Все таможенные органы разделились на два вида: таможни и посты непосредственного контроля по местам

фактического нахождения товаров и электронные таможи или центры электронного декларирования (ЦЭД), где товары будут оформляться. Конкретное место оформления товара (на таможе или в ЦЭДе) стало зависеть от вида товара, таможенного режима и вида транспорта, которым товар был доставлен.

Первые три электронные таможи: Северо-Кавказская, Приволжская и Уральская — стали работать в 2019 году практически по полному функционалу. А Балтийский и Владивостокский ЦЭД работали по ограниченному функционалу.

Целями всех этих изменений было достичь показателя 80% на 80%. То есть, 80% деклараций подается участниками ВЭД, находящимися в зеленом секторе, и 80% от этих деклараций выпускаются автоматически.

Освоение в таможенной службе информационных технологий открыло новые перспективные направления во взаимодействии таможенных органов с окружающей средой и, прежде всего с участниками ВЭД. Так, электронное декларирование стало важнейшей частью федеральной программы «Электронная Россия». С 1 января 2018 года вступивший в силу ТК ЕАЭС прямо установил приоритетность декларирования товаров в электронной форме, выделяя лишь единичные случаи, когда декларирование допускается в письменной форме.

С 1 февраля этого года ФТС России приступила к диспетчеризации таможенных деклараций, поданных участниками внешнеэкономической деятельности. Под диспетчеризацией в свою очередь, стали понимать я автоматическое распределение деклараций на товары между таможенными органами в соответствии с установленными критериями.

Концепция диспетчеризации деклараций на товары была разработана в порядке исполнения положений Комплексной программы развития ФТС России на период до 2020 года. Предпосылки диспетчеризации были заложены еще в 2011 году Приказом ФТС РФ № 845 «Об утверждении Порядка совершения таможенных операций при таможенном декларировании в электронной форме товаров, находящихся в регионе деятельности таможенного органа, отличного от места их декларирования».

В рамках реформирования таможенных органов было принято решение о создании 16 Центров электронного декларирования (ЦЭД), в которых был бы сконцентрирован весь массив таможенных деклараций. Эта работа началась еще в 2018 году.

Одновременно с созданием ЦЭДов и электронных таможен были определены принципы диспетчеризации деклараций, то есть автома-

тического распределения деклараций на товары между ЦЭДами, а также внутри ЦЭДов между должностными лицами в зависимости от их загрузки и компетенции.

С точки зрения первого уровня диспетчеризации между таможенными органами сейчас еще прорабатываются алгоритмы и правила диспетчеризации. Одна из задач ФТС — выработать механизмы, позволяющие равномерно распределять нагрузку между инспекторами в ЦЭДах вне зависимости от времени суток. Первый уровень предполагает распределение таможенных деклараций, в отношении которых установлена компетенция. Так, положениями приказа Минфина от 18.02.2020 № 27н определено, что подакцизная продукция должна декларироваться в Центральной акцизной таможне; приказ Минфина России от 18.11.2019 № 187н наделяет энергетические таможенные посты компетенцией по декларированию нефти и нефтепродуктов.

Несмотря на проработанную систему диспетчеризации в ходе проектов внедрения и высокий уровень технического обеспечения данных процессов как в элементном, так и программном обеспечении, таможенные органы и участники ВЭД столкнулись с целым рядом проблем, связанных с автоматическим распределением ДТ.

Например, при подаче декларации на товары в ЦЭД Московской областной таможни на партию груза, прибывшую морским транспортом во Владивосток и в дальнейшем перемещенную по процедуре таможенного транзита по железной дороге на подмосковный склад временного хранения, в графе «код вида транспортного средства» указывали не морской транспорт, а железнодорожный. В итоге критерий вида транспорта не срабатывал и ДТ отправлялась не в морской ЦЭД Владивостока, а в ЦЭД Московской областной таможни.

Однако ФТС России быстро пресекла подобные проблемы, ужесточив требования к заполнению деклараций. Также к делу подключилась транспортная прокуратура, которая совместно с сотрудниками таможенной службы стала выявлять случаи недостоверного и «ошибочного» оформления и проводить с такими участниками ВЭД профилактические беседы.

Еще ряд проблемных вопросов, выявленных в ходе работы должностных лиц электронных таможен таможни и ЦЭД.

На уровне ЦЭДа между инспекторами декларации распределяются по бальной системе загруженности каждого инспектора. Система автоматически оценивает декларации по различным признакам и присваивает им определенный балл. Например, для импортных де-

клараций присваивается 1 балл, для экспортных — 0,7 балла. Такие особенности, как наличие тарифных преференций, требование ветеринарного контроля, фитосанитарного контроля и т.д., создают определенные сложности.

Таким образом, в системе загруженности у каждого инспектора есть свой рейтинг занятости. При поступлении новой декларации в ЦЭД, система автоматически определяет наименее загруженного инспектора и направляет ему данную декларацию, повышая его рейтинг загруженности. Такая система направлена на то, чтобы равномерно распределить нагрузку между всеми инспекторами ЦЭДа. Но данный алгоритм не учитывает одну особенность деклараций.

У участников ВЭД есть возможность подачи предварительной декларации. Согласно п. 1 ст. 114 ТК ЕАЭС [8], при предварительном таможенном декларировании должны быть заявлены сведения, подлежащие указанию в таможенной декларации, за исключением следующих сведений, которые по своему характеру могут быть не известны декларанту на момент подачи таможенной декларации:

- 1) о транспортных средствах, на которых будут перевозиться товары, кроме сведений о виде транспорта, которым будут перевозиться товары;
- 2) об отдельных документах, подтверждающих сведения, заявленные в таможенной декларации;
- 3) иные сведения, определяемые Комиссией в зависимости от вида таможенной декларации и (или) категорий товаров и вида транспорта, которым они перевозятся.

Следовательно, не зная некоторых аспектов по товарам, инспектор не может вынести окончательного решения по выпуску товаров до проведения уточняющих мероприятий. Например, инспектор не может выпустить товар по предварительной таможенной декларации, не прошедший ветеринарный контроль. Поэтому инспектору придется ждать, пока товар не пройдет необходимые виды контроля.

Фактически, во время ожидания данная декларация не нагружает инспектора, но в системе загруженности это никак не отображается. Данная декларация расценивается алгоритмом как «живая» декларация с полноценным рейтингом загруженности. Соответственно, происходит такая ситуация: один инспектор имеет 8 предварительных деклараций «неживых» и только 2 декларации, которые дают реальную нагрузку на инспектора, а его коллега имеет из тех же 10 деклараций ни одну предварительную. Алгоритм не видит разницы между загруз-

женностью этих двух инспекторов, хотя она очевидна. И будет рас-
пределять декларации между ними поровну.

Другой немаловажной проблемой является несовершенство оцен-
ки сложности деклараций на товары. На данный момент данный
алгоритм не учитывает множество параметров, которые так или ина-
че влияют на то, как долго будет инспектор обрабатывать декларацию
и сколько усилий ему для этого потребуется приложить.

Алгоритм не учитывает такие параметры, как наличие утилизац-
ионного сбора на товар, который также требует времени и усилий
инспектора при обработке декларации.

Также не учитывается то, что на обработку разных групп товаров
требуется разное время. Например, группы 84 и 85 ТН ВЭД ЕАЭС
«Машины, оборудование и механизмы» более трудоемки в обработке,
чем группы 7 «Овощи и некоторые съедобные корнеплоды и клубне-
плоды» или группы 8 «Съедобные фрукты и орехи; кожура цитрусовых
плодов или корки дынь» ТН ВЭД ЕАЭС.

В заключении хотелось бы отметить, что разработанный ранее
«Аист-М» по своей сути уже «не тянет» те процессы обработки ин-
формации, которые предъявляет диспетчеризация деклараций. Данный
продукт требует дальнейшей доработки с учетом имеющихся проблем
в его применениях, как и те подходы, которые используются для оцен-
ки фактического труда каждого инспектора, обеспечивающего выпуск
деклараций в рамках деятельности электронных таможен и ЦЭД.

Литература

1. Агагомедова С.А. Автоматизация таможенного контроля: условия и ад-
министративно-процедурное обеспечение. Вестник Нижегородского уни-
верситета им. Н. И. Лобачевского/Агагомедова С.А.// — Нижний Нов-
город, 2019. — 81-86 с.
2. Борисова Е.М., Мазун З.В. К вопросу совершенствования информационно-
обеспечения электронного декларирования таможенной службы Россий-
ской Федерации // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Боб-
кова филиала Российской таможенной академии, 2018. — 32–36 с.
3. Ворона А.А. Цифровая трансформация таможенных органов в условиях
принятия Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации
до 2030 года// В сборнике: Перспективы развития таможенных админи-
страций в условиях углубления евразийской интеграции. Сборник матери-
алов XII Международной научно-практической конференции. Российская
таможенная академия. 2020. С. 68-73.
4. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Таможенное администрирование как важнейший
фактор перехода к цифровой таможне// Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15-21.

5. *Капранов А.В.* Электронное декларирование. Опыт применения электронного декларирования с использованием сети Интернет / А.В. Капранов [Электронный ресурс]. Режим доступа: — <https://cyberleninka.ru/article/n/elektronnaya-forma-deklarirovaniya-tovarov-problemy-i-perspektivy-razvitiya>. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/elektronnaya-forma-deklarirovaniya-tovarov-problemy-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 18.09.2021).
6. *Мантусов В.Б., Шкляев С.В.* Таможенное администрирование при автоматической регистрации деклараций и автоматическом выпуске товаров, в отношении которых применяются запреты и ограничения // Вестник Российской таможенной академии, 2019. — 21–29 с.
7. *Мешечкина Р.П., Ворона А.А.* Цифровизация таможенных процессов как основа совершенствования деятельности Федеральной таможенной службы // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 1 (86). С. 26-36.
8. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 12.09.2021).

Панишко Е. П., Маер В. В.

Реализация системы прослеживаемости товаров в Российской Федерации

Процесс цифровой маркировки товаров является не самым трудоемким процессом при большом количестве положительных аспектов. Нанесение средств идентификации увеличивает поступления в бюджет, снижая оборот нелегальных и недоброкачественных товаров; обеспечивает защиту потребителя, помогает субъектам легального бизнеса увеличить доход и сократить издержки обращения. При надлежащей организации процесса обязательной маркировки товаров и поддержке АНО «Цифровая экономика» данная система сможет благоприятно повлиять на все сферы жизнедеятельности государства, что в свою очередь положительно отразится и на экономике страны.

Процессам цифровизации, маркировки товаров и внедрения прослеживаемости за их перемещением посвящены публикации ученых различных вузов и научных учреждений, исследующих проблемы внедрения цифровизации, искусственного интеллекта, маркировки, контроля за обращением ввозимых товаров и товаров отечественного производства во внутриторговом обороте. К числу авторов, в работах которых получили отражение названные проблемы, следует отнести Бакаеву О.Б. [1], Ворона А.А. [2], Кравчук Д.А. [3], Макарову Г.В. [4], Мешечкину Р.П. [5], Немирову Г.И. [6], Новикова С.В. [7] и других авторов, освещающих названные проблемы в научных публикациях.

Ежедневно Федеральная таможенная служба возбуждает уголовные дела или административные правонарушения. Одним из распространенных видов таможенных преступлений является уклонение от уплаты таможенных платежей (ст. 194 УК РФ). Только за первый квартал 2021 года было возбуждено 111 дел. Недобросовестные участники ВЭД стараются использовать различные схемы уклонения от уплаты таможенных платежей, для предотвращения таких случаев государства-члены ЕАЭС подписали соглашение о механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на территорию ЕАЭС. Государства-члены ЕАЭС создают национальную систему прослеживаемости в электронном виде с помощью различных информационных систем в соответствии с Соглашением и законодательством государств-членов.

Закрепленное определение в Соглашении о механизме прослеживаемости товаров говорит нам о том, что она обеспечивает сбор, учет

и хранение сведений о товарах, которые подлежат прослеживаемости, и операциях, связанных с оборотом таких товаров [8].

Субъектами национальной системы прослеживаемости являются Федеральная налоговая служба РФ, Федеральная таможенная служба РФ, участники оборота товаров, которые подлежат прослеживаемости (индивидуальные предприниматели и юридические лица), операторы электронного документооборота (российские организации) [9].

Выяснив, что прослеживаемость товаров совершается по специальному перечню, который утверждается Комиссией ЕЭК, укажем их:

- товары, помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления;
- не помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления товары, которые конфискованы или обращены в собственность (доход) государства иным способом;
- не помещенные под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления товары, на которые по решению суда обращено взыскание в счет уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин;
- товары, задержанные таможенными органами в соответствии с главой 51 ТК ЕАЭС и не востребованные в установленные сроки лицами, обладающими полномочиями в отношении таких товаров.

Учитывая новые изменения в Налоговом кодексе РФ в связи с внедрением и реализацией национальной системы прослеживаемости товаров теперь налогоплательщики, осуществляющие операции по данному механизму, обязаны представлять в налоговый орган отчеты об операциях с товарами, подлежащими прослеживаемости, и документы, содержащие реквизиты прослеживаемости [11].

Для упрощения и сбора, учета данных товарам присваивается регистрационный номер партии товара (РНПТ), подлежащего прослеживаемости. Проектом «Об утверждении Порядка функционирования национальной системы прослеживаемости товаров» предусмотрено, что прослеживаемость товаров осуществляется на документарном принципе без нанесения на товар, подлежащий прослеживаемости, контрольно-идентификационных знаков [9].

В отношении товаров, подлежащих прослеживаемости, экспортируемых с территории иностранных государств, РНПТ формируется из регистрационного номера декларации на товары и серийного номера товара из такой декларации или аналогичных показателей заявлений о выпуске товаров до подачи декларации на товары.

**Перечень товаров, подлежащих прослеживаемости
на территории Российской Федерации [10]**

Наименование товаров	ТН ВЭД ЕАЭС	Срок начало прослеживаемости
Срезанные цветы и бутоны	0603	1 января 2022г.
Холодильники, морозильники и прочее холодильное или морозильное оборудование	8418	1 июля 2021г.
Автопогрузчики с вилочным захватом; прочие тележки, оснащенные подъемным или погрузочно-разгрузочным оборудованием	8427	
Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные	8429	
Машины стиральные, бытовые или для прачечных	8450	
Мониторы и проекторы, не включающие в свой состав приемную телевизионную аппаратуру; аппаратура приемная для телевизионной связи	8528	
Схемы электронные интегральные	8542	
Части электронных интегральных схем	8542 90 000 0	
Транспортные средства промышленного назначения, самоходные	8709	
Коляски детские	8715 00 100 0	
Детские сиденья (кресла) безопасности, устанавливаемые или прикрепляемые к сиденьям транспортных средств (с металлическим каркасом)	9401 71 000 1, 9401 79 000 1	
Детские сиденья (кресла) безопасности с пластмассовым каркасом, устанавливаемые или прикрепляемые к сиденьям транспортных средств	9401 80 000 1	

В отношении товаров, ввозимых с территории государств — членов ЕАЭС, а также товаров, ранее ввезенных с территории иностранных государств и находящихся на территории Российской Федерации, предусмотрено формирование РНПТ налоговыми органами в течение одного дня с момента получения соответствующего документа. Отмечая ранее обязанности налогоплательщиков (участники оборота товаров), раскроем их подробнее.

1. Обязаны представлять документы, содержащие реквизиты прослеживаемости, в электронной форме в ФНС России.

2. Обязаны отражать операции с товарами и представлять в налоговые органы отчет об операциях с товарами, подлежащими прослеживаемости, в электронной форме.

3. Обязаны предоставлять счета-фактуры, в том числе с изменениями, содержащие реквизиты прослеживаемости и передавать через оператора электронного документооборота согласно пункту 9 статьи 169 НК РФ.

4. Оформляют универсальные передаточные документы, а в случае изменения стоимости в связи изменением цены и (или) изменением количества отгруженных товаров — универсальные корректировочные документы в электронной форме с отражением в них реквизитов прослеживаемости, в электронной форме.

5. Комиссионеры (агенты) при осуществлении предпринимательской деятельности в интересах комитента (принципала) оформляют универсальные передаточные документы, универсальные корректировочные документы и передают через оператора электронного документооборота, в электронной форме.

6. Обязаны обеспечить оформление универсальных передаточных документов электронной форме с указанием кода, обозначающего итог приемки товара (работ, услуг, прав), и передачу через оператора электронного документооборота.

7. При реализации товаров обязаны обеспечить наличие и правильность указания реквизитов прослеживаемости в счетах-фактурах, в том числе с изменениями, в документах.

8. При реализации и перемещении товаров, подлежащих прослеживаемости, с территории Российской Федерации или иных территорий на территорию другого государства — члена ЕАЭС обязаны уведомлять ФНС в течение пяти дней с даты отгрузки этого товара.

Таким образом, национальная система прослеживаемости основывается на таких целях как выполнение норм международного пра-

ва; легитимность обращения товаров в ЕАЭС; избежания экспорта на территорию Российской Федерации контрафактной продукции; обеспечение экономической безопасности страны; увеличение конкуренции отечественных товаров.

Исследовав данную тему, мы можем выделить основные принципы национальной системы прослеживаемости:

- исключение дублирования бизнес процессов налогоплательщиков;
- идентификация прослеживаемости формируется на основе единых правилах;
- факт перехода права собственности на отслеживаемый товар, фиксируется в имеющихся документах без маркировки товара;
- система основана на существующем электронном документообороте между налогоплательщиками;
- требования предъявляются ко всем участникам оборота товаров.

В соответствии с федеральным законом от 09.11.2020 № 371 «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и Закон Российской Федерации «О налоговых органах Российской Федерации» национальная система прослеживаемости вступает в силу — 01.07.2021.

Успешное функционирование единой системы маркировки и обеспечение прослеживаемости товаров возможно при взаимодействии всех входящих в нее структур на национальном и на наднациональном уровнях. При этом особая роль отводится таможенным органам, осуществляющим таможенный контроль товаров после их фактического перемещения через таможенную границу. Важной задачей остается совершенствование механизма прослеживаемости товаров и достижение нового уровня администрирования процесса обращения товаров в России.

С этой целью следует:

- предусмотреть проведение тестирования информационного обмена сведениями о перемещаемых товарах между заинтересованными структурами;
- разработать соответствующие нормативно-правовые акты, регламентирующие присвоение цифрового кода при передаче товаров в собственность государства;
- развивать взаимодействие ФТС с государствами-членами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), предусматривающее внедрение цифровой маркировки товаров на всей территории ЕАЭС.

Литература

1. Бакаева О.Б. Посттаможенный контроль в ЕАЭС в условиях цифровизации таможенных отношений: правовые вопросы / О.Ю. Бакаева. — Текст : электронный // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. — 2019. — № 2 (37). — С. 142-150. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38178888>. (дата обращения 02.11.2021).
2. Ворона А.А. Направления таможенного администрирования в деятельности Федеральной таможенной службы и совершенствование таможенного контроля после выпуска товаров / А.А. Ворона А.А., К.В. Яковлев. — Текст : электронный // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. — 2020. — № 1 (73). — С. 9-12. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/napravleniya-tamozhennogo-administrirovaniya-v-deyatelnosti-federalnoy-tamozhennoy-služby-i-sovshenstvov>. . (дата обращения 28.10.2021).
3. Кравчук Д.А. Зарубежный опыт реализации таможенного контроля после выпуска товаров / Д.А. Кравчук, Н.Б. Куроптев. — Текст: электронный // Бюллетень инновационных технологий. — 2019. — Т. 3.— № 1 (9). — С. 37-41. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-realizatsii-tamozhennogo-kontrolya-posle-vypuska-tovarov/viewer>. (дата обращения 03.11.2021).
4. Макарова Г.В. Повышение качества проведения таможенного контроля товаров на основе межведомственного электронного взаимодействия / Г.В. Макарова, О.В. Тиницкая. — Текст : непосредственный // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. — 2019. — № 6 (79). — С. 162-177.
5. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Перспективные направления развития таможенных органов на основе цифровых технологий и искусственного интеллекта / Р.П. Мешечкина, А.А. Ворона, — Текст : непосредственный // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. — 2021.— № 6 (91).— С. 9-18.
6. Немирова Г.И. Таможенный контроль после выпуска товаров как инструмент обеспечения экономической безопасности: монография / Г.И. Немирова, С.В. Новиков. — Москва: КНОРУС, 2019. — 180 с.
7. Новиков С.В. Формирование единого подхода к проведению таможенного контроля после выпуска товаров в Евразийском экономическом союзе / С.В. Новиков. — Текст : непосредственный // Вестник Российской таможенной академии. — 2020. — № 4. — С. 132-140.
8. Соглашение от 29.05.2019 «О механизме прослеживаемости товаров, ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза» // АльтаСофт [электронный ресурс]. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/19bn0037/> (дата обращения: 25.06.2021).
9. Проект Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка функционирования национальной системы прослеживаемости товаров» // Министерство Финансов РФ [электронный ресурс].

URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/npa_projects/?id_4=7119-ob_utverzhenii_poryadka_funktsionirovaniya_natsionalnoi_sistemy_proslezhivaemosti_tovarov (дата обращения: 25.06.2021).

10. Проект Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении перечня товаров, подлежащих прослеживаемости на территории Российской Федерации» // Министерство Финансов РФ [электронный ресурс]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/npa_projects/?id_4=7131-ob_utverzhenii_perechnya_tovarov_podlezhashchikh_proslezhivaemosti_na_territorii_rossiiskoi_federatsii (дата обращения: 25.06.2021).
11. Федеральный закон Российской Федерации от 9 ноября 2020 г. № 371-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и закон Российской Федерации «О налоговых органах Российской Федерации» // КонсультантПлюс [электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_367147/ (дата обращения: 25.06.2021).
12. План мероприятий («Дорожная карта») по созданию национальной системы прослеживаемости товаров, утвержденный приказом Минфина России от 19.06.2018 №1049 (в редакции приказа Минфина от 29.04.2019 №204) // ФНС России [электронный ресурс]. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn77/related_activities/spt/ (дата обращения: 25.06.2021).

Панишко Е. П., Осипова А. И.

Требования к учетно-аналитическому обеспечению в условиях цифровизации экономики

Понятие «цифровой экономики» используется повсеместно: его освещают в средствах массовой информации, используют в открытой печати, на переговорах и т.д. В России понятие цифровизации появилось не так давно, впервые оно было освещено в «Программе развития цифровой экономики в России до 2030 года». Существует официальное определение: «Цифровая экономика — хозяйственная деятельность, в которой ключевым фактором производства являются данные в цифровом виде, обработка больших объемов и использование результатов анализа которых по сравнению с традиционными формами хозяйствования позволяют существенно повысить эффективность различных видов производства, технологий, оборудования, хранения, продажи, доставки товаров и услуг» [1].

Условия цифровизации оказывают весомое влияние на учетно-аналитическое обеспечение как компаний, так и таможенных органов: внедряются новые и видоизменяются прежние объекты учета; создаются информационные технологии, используемые для ведения бухгалтерского учета, формирования отчетности; совершенствуются и появляются компьютерные программы, облегчающие работу сотрудников.

Вопросам применения технологий искусственного интеллекта посвящены труды Малевич Ю.В. [4], Р.П. Мешечкиной [5]. Применение указанных технологий в значительной степени упрощает процесс сбора и обобщения данных, необходимых для анализа. По прогнозам аналитиков IDC, мировой объем рынка технологий искусственного интеллекта, с учетом программного обеспечения, оборудования и услуг, вырастет в 2021 году на 16,4% и достигнет 327,5 млрд долл. К 2024 году рынок вырастет до 554,3 млрд долл., что соответствует среднегодовому темпу роста в 17,5% [2].

На современном этапе развития уже произошли частичные изменения в развитии как аналитических, так и учетных операций, возникли новые системы бухгалтерского (финансового учета), однако новшества требуется постоянно дополнять, чтобы соответствовать развитию экономики.

Социально-экономические процессы на предприятии или в таможенных органах подверглись вмешательству цифровизации. Важно

обратить внимание на весомое значение бухгалтерского учета в процессе сбора, обработки и предоставления экономической информации о том или ином хозяйствующем субъекте. Из-за условий цифровизации прежние методы не являются актуальными, поэтому необходимо постоянно проводить анализ и внедрять изменения по совершенствованию бухгалтерского учета, его методологических основ.

Существует такая система учетной регистрации как блокчейн, она является прорывом в методах учета. Благодаря данной технологии все записи хранятся в едином регистре, который представляется как распределенная и взаимосвязанная система бухгалтерской информации. Почти невозможным станет вероятность потери или недостоверности данных, так как данная система оснащена криптографической защитой, невозможным является удаление данных, доступно только добавление новых.

С появлением новшеств в сфере учетно-аналитической деятельности повышается уровень требований: персонал должен быть в нужной степени квалифицированным, настройка системы должна регулярно проверяться, вся информация должна быть тщательно зашифрована.

В момент цифровизации экономики необходимо качественное исполнение учетно-аналитического обеспечения. К требованиям данного исполнения относятся:

1) плавный переход системы бухгалтерской (финансовой) отчетности в условиях цифровизации: появление новых и видоизменение прежних объектов учета, смена технологий и порядка предоставления бухгалтерской отчетности. Традиционная бухгалтерская (финансовая) отчетность устаревает, российские аналитики ориентируются на западные цифровые технологии, поэтому происходит отказ от отечественных стандартов учета, анализа и контроля. Из-за отличия российской и западной экономики данная тенденция не оказывает положительного влияния на финансово-хозяйственную деятельность. Следовательно, возникает необходимость плавного перехода данной системы и перестройки ценностей [3];

2) тщательный контроль за системой электронных денег, а также системой виртуального цифрового имущества, цифровых активов;

3) внедрение системы блокчейн;

4) соответствие бухгалтера современным внедрениям, повышение его квалификации, умение быстро реагировать;

5) четкое представление место и роли бухгалтерского учета в учетно-аналитическом обеспечении, чтобы он не утратил свою актуальность;

6) выделение новых, более востребованных видов бухгалтерского (финансового) учета;

7) сближение внутреннего и внешнего учета, чтобы повысить эффективность управления;

8) необходима разработка новых показателей, способов сбора и обработки финансовой информации, а также достаточности ее интеграции с информацией о других сторонах бизнеса и внешней среды;

9) достаточно большие финансовые вложения на долгосрочную перспективу, чтобы поддерживать постоянно изменяющуюся среду.

В бухгалтерском учете расширяется круг активов, обязательств, появляются их модифицированные формы. Это ведет за собой увеличение списка объектов учета, например, криптовалюта, инструменты смешанного финансирования и т. д. Чтобы отразить данные объекты в учете, необходимо иметь их четкую систематизацию, понимать их экономическое значение.

Учетно-аналитическое обеспечение позволяет более подробно и точно отслеживать все процессы, происходящие в той или иной структуре. Многие аспекты требуют длительной реализации, однако в современном мире цифровизация с каждым днем все больше поглощает различные сферы. Поэтому необходимо ответственно подходить к сбору, анализу и использованию информации, чтобы отслеживать и контролировать различные направления деятельности и обеспечить их безопасность и устойчивое развитие. Развитие и совершенствование бухгалтерского учета помогает расширить информационный потенциал экономического пространства, а это, в свою очередь, помогает развиваться цифровой экономике. Соблюдение требованиям и внедрение их в внутреннюю систему поспособствует трансформации экономики и обеспечит соответствие с новыми потребностями, а также станет новым этапом развития и докажет важность системы учетно-аналитической деятельности в эпоху всеобщей цифровизации. Все это позволяет расширять экономические возможности интеграции производства с использованием новейших технологий.

Литература

1. Указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 — 2030 годы». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_216363/ac5a34dd7e53e8eb99096d328fba674d066a76b/.

2. IDC: в 2021 году рынок технологий искусственного интеллекта будет расти еще быстрее. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.computerworld.ru/news/IDC-v-2021-godu-rynok-tehnologiy-iskusstvennogo-intellekta-budet-rasti-esche-bystree>.
3. Бодяко А.В. Проблемы адаптации российской учетно-контрольной и аналитической практики к вызовам цифровой экономики. Вестник университета. 2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2018-4-8-13>.
4. Малевич Ю.В., Ворона А.А. Развитие пунктов пропуска в экосистеме цифровых транспортных коридоров// Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2021. № 2 (78). С. 36-41.
5. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Перспективные направления развития таможенных органов на основе цифровых технологий и искусственного интеллекта// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 6 (91). С. 9-18.

Парфенчук Л. М.

Рекомендации по внедрению информационных технологий в систему управления субъектом хозяйствования

Кризис субъекта хозяйствования является естественным для развивающейся экономической системы в связи с необходимостью ее циклического изменения в результате периодических структурных преобразований. Развитие кризиса зависит от возможностей системы управления субъектом хозяйствования по его прогнозированию и обнаружению. Современное состояние экономических отношений таково, что политическая, финансово-экономическая нестабильность, вызванные, прежде всего, санкционной политикой ряда европейских государств и США по отношению к России, вынуждает руководство субъекта хозяйствования постоянно принимать решения в условиях неопределенности. Это актуализирует проблемы управления развитием предпринимательства субъектов хозяйствования. В полной мере этим требованиям отвечает превентивная управленческая деятельность как инструмент структурирующий и направляющий процессы управления.

Решение задач управления субъектом хозяйствования требует постановки научной задачи, заключающейся в разработке инструментария для системы управления субъектом хозяйствования, который способствовал бы дальнейшему развитию его предпринимательства.

Превентивный подход к предотвращению кризисов составляет сущность теоретических и практических исследований в области антикризисного управления субъектами хозяйствования.

В современных научных работах анализируются проблемы управления субъектом хозяйствования на всех его этапах, рассмотрены механизмы предупреждения кризисов, сущность которых заключается в следующем:

- управление кризисными ситуациями субъекта хозяйствования должно осуществляться на основе управленческого инструментария принятия комплекса эффективных управленческих решений, позволяющих своевременно и адекватно оценивать и реагировать на изменения внешней среды субъекта хозяйствования, используя начало кризисного состояния в качестве основы для дальнейшего развития предпринимательской деятельности;
- целесообразно использовать превентивный подход в управлении кризисными ситуациями субъекта хозяйствования;

- мониторинг кризисов субъекта хозяйствования рекомендуется проводить на основе определения степени его неплатежеспособности или вероятности банкротства с учетом данных о финансово-экономическом состоянии.

В настоящее время в системе управления субъектом хозяйствования не существует комплексного экономического инструментария, систематически применяемого с целью недопущения кризиса субъекта хозяйствования, чем подтверждает актуальность рассматриваемых в статье вопросов. Объектом изучения является процесс развития предпринимательства субъекта хозяйствования, а предметом — формы и методы развития предпринимательства, в частности внедрение информационно-управляющей системы (ИУС) в практику экономической деятельности субъекта хозяйствования.

Под информационно-управляющей системой в статье понимается комплекс технологий планирования, учета, бюджетного управления, мониторинга, анализа эффективности управления, формирующий персональную ответственность за показатели развития субъекта хозяйствования и обеспечивающий поддержку эффективного развития компонентов управления по недопущению кризисов и проявлению неплатежеспособности.

Автором предложено осуществлять внедрение в процесс управления субъектом хозяйствования ERP-систему, результатом которого является получение большого количества разнообразной информации, необходимой для поддержки процессов преобразования предпринимательской деятельности, оптимизации работы органов управления всех уровней. Главный принцип ERP-системы — определение для исполнителей целевых установок на основе принятых высшим звеном управления решений стратегического, тактического и оперативного характера.

Современный субъект хозяйствования постоянно повышает собственный экономический потенциал, так как это определяет его будущие возможности по получению прибыли. Оценка конкурентоспособности субъекта хозяйствования производится по расчетным показателям себестоимости реализуемой продукции, исполнения заказов в определенные договорными сроками, международным стандартам качества продукции.

Каждый переход на последующий уровень совершенствования управления субъектом хозяйствования предполагает реализацию следующих направлений [1-3]:

- экономической системы на основе принципов управления «точно в срок» (Just in Time), качества (TQM);
- системы бизнес-процессов на основе стандартов MRP II, CSRM;
- ИУС ERP-типа.

Внедрение информационных технологий требует планирования и выработки эффективных организационных, методических и технических решений. Интегрированные системы планирования ресурсов позволяют внедрять эффективные бизнес-процессы с ориентацией на клиентов, что повышает конкурентоспособность субъекта хозяйствования.

В таблице приведена классификация информационных систем, предлагаемых к использованию субъектом хозяйствования.

Классификация локальных и интегрированных информационных систем

Локальные ИС	Малые ИИС	Средние ИИС	Крупные ИИС
ИС БЭСТ Инотек Инфо-Бухгалтер ИНФИН Турбо-Бухгалтер	Concorde XAL Platinum PRO/MIS NS-2000 Scala Парус Ресурс Эталон	JD Edwards (Robertson & Blums) Axapta (Damgaard) MFG-Pro (QAD/ BMS)	mySAP Oracle Applications (Oracle) Business Suite (SAP AG) iBaanERP (SSA Global)

Примечание: ИС — информационные системы, ИИС — интегрированные информационные системы.

Функциональная возможность ИУС оценивается на основе масштабов экономической деятельности субъекта хозяйствования, а также затрат на внедрение и обеспечение текущей работоспособности такой системы. Для обоснованного выбора интегрированных ERP-систем, применение которых целесообразно для субъектов хозяйствования с численностью персонала более 3000 человек, российская практическая деятельность рекомендует (формула):

$$K_{ERP} = Ч_n \times O_r \times 10^{-10} \geq 15,$$

где K_{ERP} — коэффициент возможности внедрения ERP-системы;

$Ч_n$ — численность персонала субъекта хозяйствования;

O_r — годовой оборот субъекта хозяйствования.

Данная формула отражает возможность внедрения информационной системы, исходя из масштабов экономической деятельности субъекта

екта хозяйствования. Следует отметить, что, выработка, приходящаяся на одного работника и конкурентоспособность субъекта хозяйствования находятся в прямой пропорциональной зависимости.

Наиболее совершенным и широко применяемым в мировой практике является комплекс программных продуктов предпринимательской структуры SAP (Германия), центральным звеном которого является система ERP R/3, имеющая интегрированную функциональную структуру с модулями финансового контроллинга, управления основными и оборотным капиталом, персоналом, сбытом продукции и ее качеством, планирования проектами и отдельными экономическими процессами, технического перевооружения и текущего ремонта оборудования.

Успешность внедрения программного обеспечения и обслуживания системы зависит от наличия у поставщиков системы ERP-типа:

- русскоязычных версий программ и опыта деятельности на российском рынке подобных услуг;

- эффективных схем внедрения системы в практику деятельности субъектов хозяйствования разных форм собственности и сфер деятельности;

- курсов обучения работников при внедрении системы;

- гарантийного обслуживания программного обеспечения;

- сертифицированной службы сопровождения;

- консалтинговых услуг;

- возможности работы с новыми функционалами типа CRM, SEM, BW, APO.

Техническая сторона функционирования ИУС субъекта хозяйствования основана на принципе функционирования сети «клиент-сервер». Такая сеть охватывает все подразделения, расположенные на удалении от основного экономического процесса, и возможна организация доступа к ИУС по выделенным линиям телефонной связи, чем обеспечивается постоянная работа в режиме реального времени.

Центральная часть корпоративной ИУС строится:

- на 3-системном инсталляционном ландшафте: PTS + DTS + TTS (продуктивная система + система разработки + тестовая система), что обеспечивает постоянное функциональное расширение ERP-системы с включением всех бизнес-процессов субъекта хозяйствования;

- действию кластера UNIX-серверов с высокой производительностью (типа HP-9000).

Надежность и доступность ERP-системы обеспечивает современная технологичность используемых технических средств на уровне более 99%.

Оценка внедрения и развития ИУС на базе ERP-системы с программными продуктами SAP основывается на следующих видах основных затрат:

- реализация функций ERP-системы на начальной стадии ее эксплуатации;
- распространение и повышение эффективности сетей ИУС на последующих этапах эксплуатации;
- повышение количества компьютеров.

Объем внедрения функций ERP-системы в первый год использования отражает количество модулей ERP-системы SAP R/3 в соответствии с внутренними потребностями субъекта хозяйствования. На начальном этапе внедряются функциональные модули: финансового и управленческого учета, учета затрат, управления основным и оборотным капиталом, сбытом реализуемой продукции, планирования основного экономического процесса.

В последующий период внедряются модули: управления персоналом, проектами, качеством продукции, технического обслуживания и ремонта оборудования.

В течение четырех лет создается и устойчиво поддерживается информационная система, позволяющая автоматизировать учет следующих финансовых и бухгалтерских операций субъекта хозяйствования: движение денежных средств (кассовые и банковские операции); валютные операции; расчеты с контрагентами (более 6 тыс.); финансовые результаты; капитальные вложения; основные средства (более 50 тыс. ед.).

ERP-система автоматизирует формирование бухгалтерской и налоговой отчетности на всех этапах ее создания, позволяет контролировать образование как дебиторской, так и кредиторской задолженности. В сфере учета затрат осуществляется их планирование и детальный анализ. В управлении закупками — учет и создание совокупности данных по приобретению, складированию и расходованию материальных средств и ресурсов, в частности управление запасами. Кроме вышеперечисленного:

- планируется потребность в материалах на плановый объем реализуемой продукции;
- разрабатывается и внедряется технология резервирования материалов в соответствии с текущей потребностью по заявкам подразделений, регламентируется процедура заявочной кампании;
- осуществляется контроль запасов, движения материально-технических ресурсов с отражением в бухгалтерском учете в режиме онлайн;
- обеспечивается полная прозрачность запасов.

В управлении сбытом реализуемой продукции — оптимизация процессов ценообразования; ведение договорной деятельности, в том числе централизованный оперативный контроль за исполнением заключенных контрактов; контроль отгрузки реализуемой продукции, формирование пакета отгрузочных документов.

В области планирования основной экономической деятельности реализуется составление планов по отдельным экономическим процессам, в том числе по вспомогательным, автоматизация планирования; оперативный контроль за расходом материалов, электроэнергии, воды и других ресурсов при создании продукции, мониторинг и анализ незавершенных объемов создания продукции.

В управления качеством продукции обеспечивается входной и выходной контроль материальных ресурсов в основном экономическом процессе, выходной контроль готовой продукции с оформлением приемочной документации, формирование сертификатов реализуемой продукции.

В области управления работниками рассчитывается их заработная плата, выполняются организационные процедуры, связанные с перемещением персонала внутри субъекта хозяйствования.

Также могут быть реализованы информационные технологии по функциональным областям:

- технологическое обслуживание и ремонт оборудования;
- управление заказами и проектами по ключ;
- менеджмент управленческого документооборота.

Бизнес-процессы, реализуемые с использованием ИУС, регламентированы, документированы и управляемы, что обеспечивает повышение эффективности управленческих процессов и их непрерывное совершенствование. Это достигается за счет: алгоритмизации управленческих и организационных процедур, встроенных аналитических возможностей, формализации функций и полномочий работников; детализации затрат и расходов по видам продукции и по экономическим процессам; оперирования большими объемами информации; применения единой базы отчетности.

Согласно заключению консалтинговой фирмы IBM East Europe/Asia показатель интенсивности внедрения и функционирования ERP-системы относит ее к системам с высокой степенью управляемости.

Комплексные изменения технологии управления субъектом хозяйствования предполагают готовность работников к обучению и их способность поддерживать современные организационные регламенты.

На рис. 1 отражена структура официальных пользователей ИУС субъектов хозяйствования. Так, их наибольшая часть приходится на таких линейных работников как кладовщики, экономисты различных уровней управления субъектами хозяйствования. Также неодинакова степень охвата структурных подразделений средствами вычислительной техники. В части подразделений осуществлен 100 % охват работников (центральная бухгалтерия, отделы сбыта, закупок, финансовый и планово-экономический отделы). Однако во многих подразделениях субъектов хозяйствования есть только единичные пользователи ИУС. Это может происходить ввиду особенностей распределения функций между отдельными исполнителями.

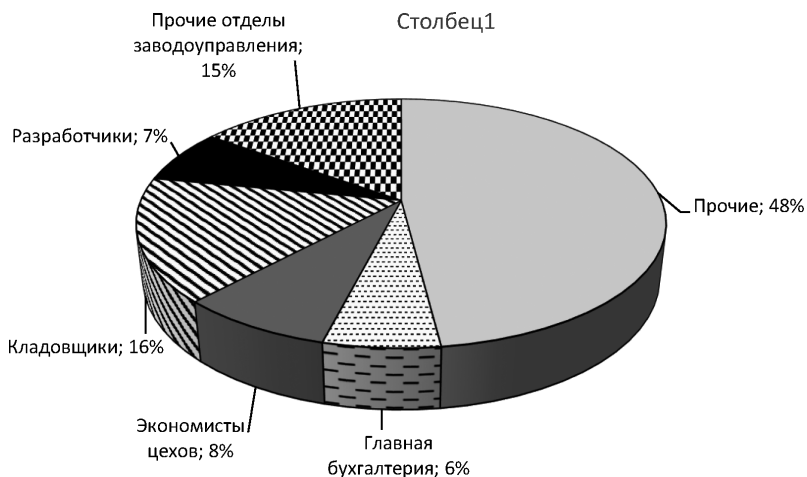


Рис. 1. Структура зарегистрированных пользователей ИУС

Структура пользователей ИУС по уровням управления представлена на рис. 2:

- 1% — высшее руководство;
- 9% — начальники отделов, в том числе подразделений создания продукции;
- 90% — исполнители-специалисты и работники структурных подразделений.

Приведенные данные могут служить ориентирами при планировании комплексных изменений управления и внедрении информационных технологий на промышленных предприятиях.



Рис. 2. Структура пользователей ИУС

Такой подход к использованию информационных технологий в системе управления субъектом хозяйствования позволяет непрерывно совершенствовать процессы преобразования предпринимательской деятельности, основной экономической процесс и экономические подпроцессы, обеспечить их анализ и корректировку, т.е. качественно изменить процесс управления, что достигается за счет: алгоритмизации управленческих и организационных процедур, встроенных аналитических возможностей, формализации функций и полномочий работников; детализации затрат и расходов по их видам; оперирования большими объемами информации; применения единой базы отчетности.

Литература

1. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности: Учеб. / Богдановская Л.А., Виноградов Г.Г., Мигун О.Ф. и др.; Под ред. В.И. Стражева. — М.: Высш. шк., 1995.
2. Варшавская В.В., Аркин П.А. Разработка и выбор стратегии развития промышленного предприятия: Сб. тр. междунар. конф по мягким вычислениям и измерениям. — СПб.: Изд-во СПб гос. электротехнического у-та «ЛЭТИ» им. В.И. Ульянова (Ленина), 2017. — Т. 2. — С. 442-445.
3. Логиновский О.В. Управление промышленными предприятиями: стратегии, механизмы, системы: Моногр. / О.В. Логиновский, А.А. Максимов, В.Н. Бурков [и др.] / Под ред. О.В. Логиновского, А.А. Максимова. — М.: ИНФРА-М., 2018. — 410 с.

Рахконен М. Е.

Формирование этических компетенций в условиях цифровизации

Результатом развития информационных технологий в последние десятилетия становится все более активное взаимодействие субъектов деятельности в мире виртуальном или цифровом.

Развитие цифровых технологий в повседневной жизни и в профессиональной среде требует повышения цифровых компетенций у субъектов деятельности в мировом контексте, и особенно это важно для высококвалифицированных специалистов, работающих в сферах, связанных с обработкой персональных данных, конфиденциальной информацией и в системах, где доступ к цифровым технологиям автоматически наделяется властными полномочиями по принятию ответственных решений.

Вместе с тем необходимо отметить, что как условия труда, так и предмет, способ труда в современном мире становятся все более интеллектуальными. С рутинными задачами справляются алгоритмы современных программ, чат-боты, искусственный интеллект, а топос требований, предъявляемых к человеческому ресурсу, находится в пространстве творчества, выстраивания эффективной коммуникации и критического мышления.

Цифровизация задает огромное количество новых связей и смыслов и, категориально, основывается на принципах разнообразия, дискусионности, креативности и конвергентности.

В условиях цифровизации важно обеспечивать развитие человеческих ресурсов, ориентируясь на формирование необходимых цифровых компетенций.

Центр подготовки руководителей цифровой трансформации ВШГУ РАНХиГС [5] разработал модель компетенций и ролевую модель команды цифровой трансформации.

Модель компетенций включает в себя четыре связанных между собой блока:

- 1) базовые цифровые компетенции;
- 2) цифровую культуру;
- 3) личностные компетенции, включающие шесть подкат:
 - нацеленность на результат;
 - креативность;

- критичность;
- клиентоцентричность;
- коммуникативность;
- эмоциональный интеллект;

4) профессиональные компетенции, также включающие шесть наиболее значимых навыков:

- управление цифровым развитием;
- создание организационной культуры;
- владение инструментами управления;
- применение цифровых технологий;
- участие в развитии ИТ-технологий;
- управление в использовании данных [4].

Понятие «компетенция» нуждается в распределении и пояснении. Мы обозначаем «компетенцию» как, в трактовке группы социальных психологов Базарова Т.Ю., Ерофеева А.К., Шмелева А.Г: «Как совокупность знаний, навыков, мотивационных факторов, личностных качеств и ситуационных намерений, обеспечивающая эффективное решение исполнителем задач определенного класса в определенной организации, на определенном рабочем месте, в определенном коллективе» [2].

Можно заметить, что в предложенной модели компетенций как в профессиональном блоке, так и в блоке, отвечающем за личностные компетенции, не указаны навыки мотивационного содержания. Скорее, данная модель больше раскрывает необходимость наличия современных знаний, личностных качеств и ситуационных намерений.

Однако наступившая цифровая эпоха трансформирует не только экономические и управленческие сферы, но и преобразует стороны жизни человека, формирует новый тип культуры, а значит задает новые параметры потребностей. Культура является основным социализирующим фактором, регулирующим многочисленные сферы взаимодействия людей. Именно культура включает в себя формы человеческого самопроявления и самопознания, через установки жизненных ценностей и норм поведения. Ценность, нам представляется, как осознаваемая человеком конечная идея, идеал, которые являются для человека ориентиром и влияют на мотивационную сферу личности, как в бытовом аспекте, так и в профессиональной деятельности.

Цифровая культура, как новообразованное мета-пространство, имеет свою систему ценностей, нормы и правила поведения, ценностные ориентиры, указывающие на необходимость создания регламентов взаимодействия.

К особенностям трансформации нравственных ценностей в условиях цифровизации и новых информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) относятся — управление цифровой идентичностью и биометрия, радиочастотная идентификация, геопространственная сеть. Все эти особенности преломляются через естественно-правовую культуру общества, через права человека, что позволяет ввести их в новый глобальный этико-правовой контекст.

Ценностные позиции в информационном обществе, можно охарактеризовать как — противоречие. С одной стороны, доступность и изобилие информации расширяют творческий потенциал человека, расширяют границы его духовного самовыражения. С другой стороны, та же доступность и разнообразие информации провоцируют внутренние ценностные конфликты в сфере жизненного выбора и жизненных позиций, что провоцируется иллюзорной, ложной информацией.

Обозначим основные угрозы и риски цифровизации.

1. Увеличение количества данных, что часто приводит к утечке этих данных в общий доступ. Например, в 2020 году Россия стала лидером по количеству умышленных утечек информации в мире, по данным InfoWatch за год в сеть было выставлено около 100 млн записей персональных данных россиян [6].

2. Зависимость от иностранных поставщиков цифрового оборудования.

3. Уровень надежности и безотказности системы искусственного интеллекта.

4. Права граждан на приватность.

5. Интерпретируемость результатов больших данных.

6. Минимизация человеческого общения.

В целом ценностные конфликты личности в мире цифровизации и больших данных могут иметь следующие характеристики:

1) утрата приватности, что унифицирует и деперсонализирует личность;

2) личная ответственность заменяется коллективной ответственностью;

3) потеря моральной ответственности субъекта, и, соответственно, снижение уровня его социализации.

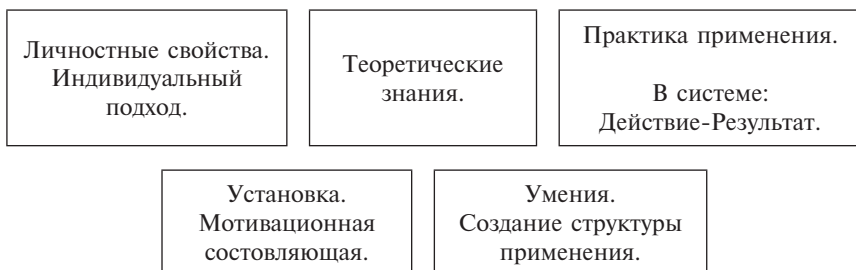
Устойчивость субъектов деятельности и адаптивность к изменениям, связанными с проявлениями новой цифровой культуры в обществе зависят от формирования новой грамотности граждан во всех сферах — правовой, коммуникативной, финансовой, когнитивной.

Грамотность личности в цифровой культуре включает в себя блоки, связанные с ценностными ориентирами самой личности, что в свою очередь имеет прямое отношение к глубинному смыслу мотивационного процесса как сумме социального опыта человека и системой его общественных отношений. На всех этапах мотивации присутствуют ценности личности, как нравственные категории, выявляющие и указывающие на соответствие мотивов и целей.

Вопросы, связанные с нравственными категориями и правилами морали, относятся к этике, философской дисциплине, изучающей регуляторы поведения конкретной личности на основе доброй воли. К сожалению, в традиционной системе профессионального обучения должного внимания данной дисциплине уделяется мало времени или совсем не уделяется.

Основы этики цифровой культуры желательно преподавать уже в школе и необходимо вводить в учебные программы в вузы, для формирования необходимых этических компетенций цифровой культуры.

Мы предлагаем следующий набор комбинации знаний и навыков для формирования устойчивой этической модели поведения, как метакомпетенции исходя из структуры компетентности:



В ней теоретические знания этики, как науки, отрабатываются на практике в процессе Игры с использованием методов геймификации.

Сюжеты данных игр могут содержать как бытовые кейсы, так и связанные с общественными задачами, где целью игрового сюжета будет:

- взаимосвязь личного выбора и влияние данного выбора на общее благо;
- ценностная установка игрока и влияние данной установки на развитие ситуации в будущем;

- применение основных правил этики;
- ответственность за принятые решения и влияние данных решений на изменения в цифровом пространстве.

Успешность овладения мета-компетенциями находится в прямой зависимости от условий, целей и структуры обучения на всех уровнях образования.

Подводя итоги, заметим, что основная задача, стоявшая перед нами, была обозначить основные вызовы современной модели взаимоотношений в цифровой среде и наметить контуры формирования необходимых условий в системе социально-нравственных ориентиров для успешного развития общества в целом.

Литература

1. Указ Президента Российской Федерации от 09.05.2017 г. № 203.
2. О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 — 2030 годы.
3. Базаров, Т.Ю., Ерофеев, А.К., Шмелев, А.Г. Коллективное определение понятия «компетенции»: попытка извлечения смысловых тенденций из размытого экспертного знания // Вестник Моск. Ун-та. Сер. 14. Психология. 2014. № 1. С. 87–102.
4. Леонтьев Д. А. Ценность / Д. А. Леонтьев // Философский энциклопедический словарь. -М, 1989. С. 732 — 733.
5. Модель компетенций команды цифровой трансформации в системе государственного управления МОСКВА, РАНХИГС, 2020.
6. <http://cdto.ranepa.ru> (дата обращения 23.10.2021).
7. <https://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения 23.10.2021г.).

*Сердюкова И. О.*¹

Содействие расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, отвечающих национальным интересам Российской Федерации

На сегодняшний день особо актуальным является содействие расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, которые отвечают национальным интересам РФ. Это обусловлено следующими обстоятельствами:

- 1) развитие российских административно-территориальных образований происходит под воздействием конкуренции (глобальной, международной, региональной), которая влияет на их социально-экономическое положение и перспективы развития;
- 2) от уровня развития внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД) регионов зависят темп экономического роста, формирование передовой экономической структуры, использование новых технологий, увеличение занятости населения и рост его благосостояния;
- 3) являются недостаточно разработанными теоретические положения, которые обосновывают методы управления ВЭД;
- 4) анализ существующей практики управления ВЭД в регионах РФ показывает не высокий уровень согласованности показателей развития ВЭД с используемыми социально-экономическими стратегиями развития;
- 5) в росте результативности ВЭД определяющая роль принадлежит органам власти и управления субъектов РФ.

Общеметодологические основы исследования ВЭД как объекта управления в настоящих условиях были разработаны в научных исследованиях В. Гаврилова, И. Корогодина, В. Полтеровича, Е. Федоровой и др.

Проблемы управления социально-экономическими процессами на региональном уровне, а также внешнеэкономические связи, рассматриваются в работах О. Беленова, А. Гранберга, В. Кругляковой, В. Лексина, И. Рисина и других ученых.

Стоит заметить, что, несмотря на большое количество научных трудов, есть нерешенные вопросы, связанные с разработкой системы управления ВЭД региона, которая отвечает насущным требованиям,

¹ Научный руководитель: Бойкова М. В., Российская таможенная академия, заведующий кафедрой управления, канд. пед. наук, доцент.

формированием и применением стратегий для решения существующих противоречий в регионах.

В настоящий момент времени категория «внешнеэкономическое сотрудничество» одна из наиболее быстро развивающихся категорий мировой политики. Это связано с тем, что она является формой международного сотрудничества, основывается на принципе взаимности и направлена на достижение общих целей. Под внешнеэкономическим сотрудничеством подразумевается сотрудничество между иностранными государствами.

Внешнеэкономическое сотрудничество направлено на решение существующих проблем, достижение общих целей и экономической выгоды. Развитие, сохранение и управление культурной и социально-экономической среды дополняется необходимостью выявления политических, экономических, социально-культурных и географических факторов.

В постоянно меняющихся условиях постоянно растет важность экономического фактора национальных интересов и стремление государств обеспечить внешнеэкономическую привлекательность. Стоит заметить, что государствам приходится разрабатывать новые механизмы обеспечения национальных интересов, в следствие чего в обеспечении национальных интересов происходит снижение роли традиционных политико-дипломатических.

Трансграничные структуры, проявляя сегодня наибольшую активность в решении региональных и глобальных вопросов, стремясь адаптироваться к изменившейся политической реальности и обрести новый политический статус, помогают государствам активизировать свое участие в мировой экономике, так как уровень развития и состояние экономики выступают показателями интегрированности государства в мировую экономическую систему.

Корневым национальным интересам РФ должно соответствовать принятие новой геоэкономической доктрины, в которой национальные интересы должны быть взаимосвязаны с глобальными направлениями развития, о чем упоминается еще в 1996 г. в Послании по национальной безопасности Президента РФ Федеральному Собранию. Также еще тогда сообщалось, что РФ должна перейти к новому геоэкономическому равновесию, «провозгласив свои национальные экономические интересы, спроецировать на геоэкономическом уровне стратегические цели, интеграционные альянсы, наметить геоэкономические плацдармы» [3].

По статистическим данным внешнеторговый оборот РФ в январе-сентябре 2020 г. составил 404,5 млрд. долларов США и по сравнению с январем-сентябрем 2019 года снизился на 16,9%, в том числе экспорт — 240,8 млрд. долларов США (снижение на 22,6%), импорт — 163,7 млрд. долларов США (снижение на 6,9%).

Сальдо торгового баланса составило 77,1 млрд. долларов США, что на 58,1 млрд. долларов США меньше, чем в январе — сентябре 2019 года.

На рис. 1 представлены итоги внешней торговли РФ за январь-сентябрь 2019 — 2020 гг.

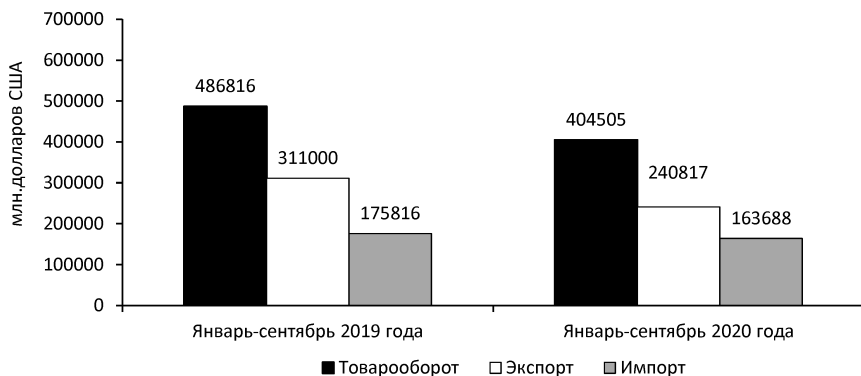


Рис. 1. Итоги внешней торговли РФ за январь — сентябрь 2019–2020 гг. [4]

На долю стран дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. в общем объеме внешнеторгового оборота РФ приходилось 87,0% (в январе-сентябре 2019 г. — 87,8%).

Товарооборот РФ со странами дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. составил 352,1 млрд. долларов США и по сравнению с январем-сентябрем 2019 г. снизился на 17,6%, при этом экспорт — 206,3 (снижение на 24,1%), импорт — 145,8 млрд. долларов США (снижение на 6,4%).

Сальдо торгового баланса с этими странами сложилось положительное в размере 60,6 млрд. долларов США (в январе-сентябре 2019 г. — 116,1 млрд. долларов США). Итоги внешней торговли РФ со странами дальнего зарубежья представлены на рис. 2.

В общем объеме внешнеторгового оборота РФ на долю стран СНГ в январе-сентябре 2020 г. приходилось 13,0% (в январе-сентябре 2019 г. — 12,2%).

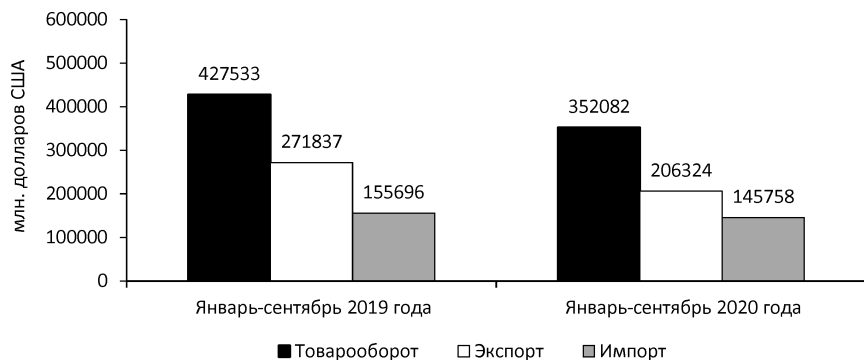


Рис. 2. Итоги внешней торговли РФ со странами дальнего зарубежья за январь — сентябрь 2019–2020 гг. [4]

В январе-сентябре 2020 г. оборот внешней торговли России со странами СНГ составил 52,4 млрд. долларов США, в том числе экспорт — 34,5 млрд. долларов США, импорт — 17,9 млрд. долларов США. По сравнению с соответствующим периодом 2019 г. товарооборот снизился на 11,6%, экспорт — на 11,9%, импорт — на 10,9%. Итоги внешней торговли Российской Федерации со странами СНГ представлены на рис. 3.

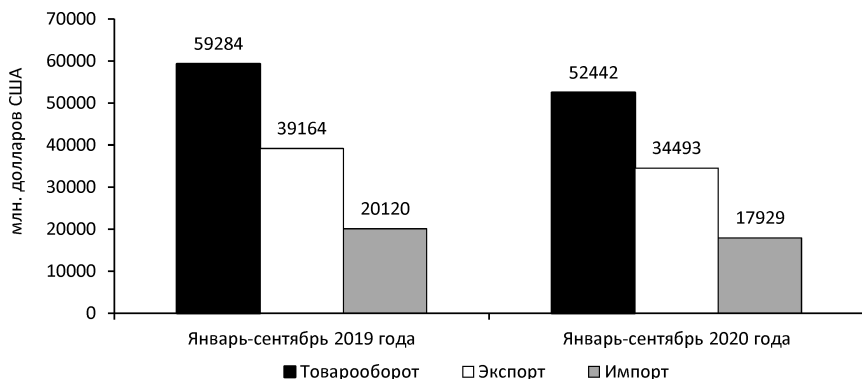


Рис. 3. Итоги внешней торговли Российской Федерации со странами СНГ за январь — сентябрь 2019–2020 гг. [4]

В страновой структуре внешней торговли РФ особое место, как крупнейший экономический партнер, занимает Европейский Союз. На его долю в январе-сентябре 2020 г. приходилось 38,7% (в январе-

сентябре 2019 года — 41,6%), на страны АТЭС — 34,3% (32,0%), на страны СНГ — 13,0% (12,2%), на страны ОПЕК — 2,6% (2,0%). Объем товарооборота РФ по группам стран (млрд. долл. США) представлен на рис. 4.

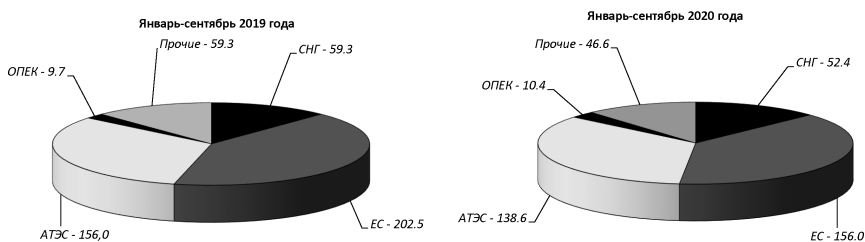


Рис. 4. Объем товарооборота РФ по группам стран (млрд долл. США) [4]

Основными торговыми партнерами России в январе-сентябре 2020 г. были: Китай — 18,4%, от всего товарооборота страны (в январе-сентябре 2019 года — 16,4%), Германия — 7,2% (7,9%), Нидерланды — 5,2% (7,6%), Белоруссия — 5,0% (5,1%), Соединенное Королевство — 4,5% (2,2%), США — 4,4% (4,0%), Турция — 3,7% (4,0%), Италия — 3,5% (3,8%), Корея, республика — 3,4% (3,9%), Казахстан — 3,4% (3,0%).

Товарная структура экспорта РФ в страны дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. представлена на рис. 5.



Рис. 5. Товарная структура экспорта РФ в страны дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. [4]

Товарная структура импорта РФ из стран дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. представлена на рис. 6.



Рис. 6. Товарная структура импорта РФ из стран дальнего зарубежья в январе-сентябре 2020 г. [4]

Проведенный анализ позволил сделать следующие выводы:

- 1) необходимо проводить изменение модели внешнеэкономической деятельности РФ;
- 2) необходимо дальнейшее продолжение различных программ поддержки отечественного производителя, в частности в сфере сельского хозяйства, где у РФ есть достаточные сравнительные преимущества, а также отвечающих вновь актуализированному пандемией фактору продовольственной безопасности;
- 3) необходима ориентация на высокотехнологичную продукцию;
- 4) нужно разработать новые подходы к экспортной политике с учетом возможного эффекта внешних поставок на экономический рост;
- 5) необходима дальнейшая разработка комплексных стратегий стимулирования выхода на внешние рынки высокотехнологичной продукции и услуг.

Основные направления по содействию расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, отвечающих национальным интересам РФ, следующие [1]:

- 1) совершенствование таможенного администрирования;
- 2) совершенствование реализации фискальной функции в условиях создания интегрированных;

3) современные технологии обеспечения соблюдения запретов и ограничений, соблюдения валютного законодательства РФ и актов органов валютного регулирования, защиты прав на объекты интеллектуальной собственности в условиях развития интегрированных информационных цифровых систем;

4) развитие системы управления рисками;

5) новые подходы к организации контроля правильности классификации и происхождения товаров до выпуска и после выпуска товаров;

6) новые подходы к организации и проведению таможенного контроля после выпуска товаров;

7) правоохранительная деятельность таможенных органов;

8) осуществление и развитие международного сотрудничества в таможенной сфере;

9) совершенствование правового обеспечения деятельности таможенных органов;

10) экспертно-криминалистическая деятельность таможенных органов;

11) информационно-аналитическое обеспечение деятельности таможенных органов;

12) совершенствование информационно-технического обеспечения таможенных органов и информационной безопасности.

Литература

1. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года, утвержд. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 мая 2020 г. № 1388-р.
2. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
3. Паспорт национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт», утвержденный президиумом Совета Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16).
4. Аналитическая записка Комитета ТПП РФ по вопросам экономической интеграции и внешнеэкономической деятельности по итогам работы в период январь 2019 г. — сентябрь 2020 г.

*Софьянникова И. Ю.*¹

Центры электронного декларирования: формирование, развитие и проблематика функционирования

На сегодняшний день, в условиях глобального развития экономики и цифровизации как всех систем в целом, там и по отдельным структурным областям, изменения, естественным образом, коснулись и сферу таможенных услуг.

Особую актуальность приобретает вопрос эффективности таможенного контроля как вида государственного контроля, обеспечивающего должный уровень экономической безопасности государства и не являющегося препятствием для развития ВЭД [4]. Вопросам функционирования ЦЭД посвящены труды А.А. Вороны [1], В.Ю. Диановой [2], Р.П. Мешечкиной [3] и др.

Появление электронных таможен и центров электронного декларирования (далее ЦЭД), несомненно позволяет улучшить, ускорить совершение таможенных операций и сделать таможеню более привлекательной для бизнеса. Но как правило, при возникновении чего-то принципиально нового, существует и «обратная сторона медали». Так и в данном случае появились ряд проблем функционирования и взаимодействия электронных таможен, ЦЭД и таможенных постов фактического контроля (далее ТПФК) между собой. Для раскрытия данной проблематики, расставим ключевые точки и рассмотрим задачи при формировании ЦЭД и электронных таможен.

В России создание ЦЭД начинает свою историю после проведения коллегии ФТС от 29.05.2018 года, в ходе которой были рассмотрены вопросы по созданию единой системы электронных таможен и ЦЭД.

Создание электронных таможен и концентрация декларирования товаров в ЦЭД осуществлялось поэтапно, из которых можно выделить три основных:

1) в 2018 году происходит концентрация декларационного массива в ЦЭД Владивостокской, Московской областной и Калининградской областной таможенных;

¹ Научный руководитель: Бойкова М. В., Российская таможенная академия, заведующий кафедрой управления, канд. пед. наук, доцент.

2) в 2019 году начинает работу ЦЭД Центральной акцизной, Центральной энергетической и Новороссийской таможен, происходит централизация декларирования товаров в ЦЭД Балтийской таможни;

3) в 2020 году электронные таможни появляются в Центральном, Дальневосточном, Северо-Западном и Южном таможенных управлениях [5].

Немаловажную роль в данном процессе сыграло внедрение автоматической диспетчеризации деклараций. Суть данной технологии состоит в выборе таможенного органа декларирования автоматизированной системой на основе заранее предусмотренных критериев, таких как: вид транспорта, при пересечении границы, место регистрации фирмы участника внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД), отельных особенностей и характеристик товаров и другие.

Важной отличительной особенностью диспетчеризации является то, что распределение деклараций на товары (далее ДТ) не зависит от предпочтений декларанта или таможенного представителя, это позволило снизить риски коррупционных проявлений, за счет исключения контакта между участником ВЭД и работниками таможни.

Основным принципом работы ЦЭД является применение технологии удаленного выпуска. Суть данной технологии заключается в разделении документального контроля (осуществляется непосредственно ЦЭД) и фактического контроля (осуществляется таможенными постами фактического контроля, находящимися на границе).

Применение данной технологии создает благоприятные условия для участников ВЭД, повышает привлекательность российской бизнес-среды, позволяет минимизировать издержки и оперативно перераспределять силы и средства таможенных органов при решении задач по оптимизации организации таможенного дела [6].

Приказом ФТС России от 18 февраля 2010 г. № 317 «Об утверждении перечня таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль товаров и транспортных средств в соответствии с Приказом ФТС России от 10 декабря 2009 г. № 2233» определен перечень внутренних и приграничных таможенных органов реализующих технологию удаленного выпуска. Например, таможенный пост (далее т/п) Аэропорт Красноярск (код таможенного органа 10606010) — т/п Аэропорт Домодедово (код таможенного органа 10002010); Красноярский т/п (10606060) — т/п МАПП Забайкальск (10617020); Абаканский таможенный пост (10604030) — т/п ЖДПП Наушки (10602060); Таймырский т/п (10606090) — т/п Морской порт Мурманск (10207050) и т. д. [4].

При этом, ключевым остается электронное взаимодействие ЦЭД непосредственно с таможенными и ТПФК, на которые возложены функции проведения всех операций, связанные с фактическим взаимодействием с товарами, транспортными средствами и с документами на бумажных носителях.

На данном этапе развития системы, существуют проблемы вышеуказанного взаимодействия: ЦЭД и таможни, и соответственно ЦЭД и ТПФЕ. Это выражается в отсутствии в системе взаимопонимания, а также в подготовке специалистов по ступеням иерархии работы отделов таможни и постов.

Так, при формировании ЦЭД, основной упор ставился на первый показатель эффективности деятельности таможенных органов по администрированию платежей и количеству выпускаемых ДТ на одного инспектора. Однако, как показала практика, по истечению времени ЦЭД превращается в «статистический пост фактического контроля», на который возлагаются все те же дополнительные поставленные задачи, к примеру составление ответов:

- на запросы структурных подразделений таможни;
- на жалобы и запросы участников ВЭД;
- в иные контролирующие органы;
- для принятия решений по ДТ после выпуска товара в отношении классификации, стране происхождения, таможенной стоимости, экспертизам, таможенным платежам, условному выпуску и иных решений.

Вышеперечисленные задачи, согласно дорожной карте по проведению эксперимента функционирования ЦЭД, необходимо было возложить на структурные подразделения таможни с одновременным увеличением их штатной численности. Однако, на сегодняшний день, квалифицированных специалистов по задачам таможенного оформления не хватает не только в структурных подразделениях таможни, но и в самих ЦЭД.

Для решения возникшей проблемы в ЦЭД создают «специальные группы» с узкой направленностью. На практике, это выглядит следующим образом: определенное количество человек, в большей степени, занимаются конкретными задачами: анализом и подготовкой ответов на запросы структурных подразделений таможни и иных контролирующих органов, реагируют и отвечают на жалобы и запросы участников ВЭД.

Важно отметить, что при подготовке ответа на любой запрос или жалобу, необходимо провести детальный анализ сложившейся ситуа-

ции, разобрать конкретный случай, ДТ и только после этого, подготовить соответствующее заключение.

Серьезной проблемой, так же остается отсутствие нормативно правовой базы по регулированию и взаимодействию ЦЭД со структурными подразделениями таможни, в функции которых входит: проверка правильности классификации товара по Единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского Экономического Союза (далее ЕТН ВЭД ЕАЭС), определение страны происхождения, стоимости товаров и другие, по проведению консультаций в спорных вопросах, возникающих в процессе таможенного декларирования как до выпуска товаров, так и после выпуска.

В силу специфики работы инспекторов ЦЭД, связанных с большой нагрузкой в отношении проверки и выпуска большого количества ДТ, отсутствует достаточное количество времени на проведение тщательного и квалифицированного анализа выполненных таможенных экспертиз, принятие решений связанных с классификацией товаров по ЕТН ВЭД ЕАЭС, и так далее, а без правовых оснований отсутствует возможность обращения за консультацией в данных решениях в вышестоящие структурные подразделения таможни.

На сегодняшний день, для минимизации этой проблемы в ЦЭД формируют письменные запросы в структурные подразделения таможни, с конкретными формулировками и указанием спорных вопросов, связанных с таможенным декларированием.

Так же, большой проблемой является устаревшая система показателей, сформированная еще Государственным таможенным комитетом (далее ГТК), которая не дает в данный период времени объективную оценку деятельности таможенных органов.

Другими словами, таможня делает одно дело и одну общую работу, которую нецелесообразно разделять на конкретные показатели деятельности каждого подразделения. Как показывает практика, это приводит к тому, что каждое подразделение, будь то структурный отдел, ЦЭД, таможенный пост фактического контроля, пытается показать свое «превосходство», а это не является достижением общей поставленной цели.

Для дальнейшего результативного и плодотворного развития таможенного контроля в целом и электронного взаимодействия ЦЭД, ТПФК и структурных подразделений таможни, целесообразным будет создать внутренние регламенты взаимодействия между собой вышеуказанных структур.

Также увеличить число должностных лиц в созданных «специализированных группах» узкой направленности, для ускорения подготовки ответов на запросы, жалобы и так далее.

Систему же общих показателей работы таможни целесообразно упразднить, заменив частным подходом к деятельности инспектора индивидуально, либо привести к частным показателям деятельности всей таможни, без учета деятельности ЦЭД, ТПФК и структурных подразделений таможни.

Литература

1. Ворона А.А. Повышение качества работы центров электронного декларирования в условиях реализации концепции «электронная таможня»// Вестник Российской таможенной академии. 2019. №1. С.150-155.
2. Ворона А.А., Дианова В.Ю. Таможенное администрирование как важнейший фактор перехода к цифровой таможне// Таможенное дело. 2021. № 3. С. 15-21.
3. Мешечкина Р.П., Ворона А.А. Влияние цифровой трансформации на таможенное администрирование и качество таможенных услуг// Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 3 (88). С. 23-32.
4. Муратов Р. А. Оперативный контроль процесса декларирования товаров в центрах электронного декларирования, как инструмент таможенного администрирования // Вестник Российской таможенной академии, 2021. № 1(54) С. 146–153.
5. Система электронных таможен в России. <https://iclcargo.ru/stati/Sistema-eletronnyh-tamozhen>.
6. URL: <http://www.tks.ru/news/nearby/2010/06/23/> 0008. (дата обращения 22.10.2021).

Терешенкова А. Ю.

Анализ программы развития внешнеэкономической деятельности в условиях цифровизации экономики

С 2014 г. по н. в. в России была принята и действует государственная Программа развития ВЭД (с учетом изменений от 31.03.2021 №508), которая охватывает все значимые вопросы развития и регулирования внешнеэкономической деятельности, включая [1]:

- двустороннее, региональное и многостороннее экономическое сотрудничество Российской Федерации с иностранными государствами;
- развитие экономической интеграции в формате Евразийского экономического союза;
- существующие и проектируемые институты и механизмы развития внешнеэкономической деятельности;
- систему государственного регулирования внешнеэкономической деятельности с учетом отнесения широкого круга вопросов внешнеэкономического регулирования к предмету регулирования законодательства Евразийского экономического союза (ЕАЭС);
- развитие таможенной деятельности, таможенно-логистической инфраструктуры и системы таможенного администрирования;
- функционирование системы пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (РФ) с учетом расширения внешнеэкономической деятельности.

Участниками и соисполнителями госпрограммы являются Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Минэнерго России, Минобрнауки России, Росстандарт, Минсельхоз России, Минрегион России, ФТС России, Росграница, Росаккредитация и АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ).

Данной программой определены шесть приоритетных направлений (подпрограмм), способствующие развитию ВЭД:

- 1) «Реализация приоритетных направлений внешнеэкономической деятельности в процессе международного экономического сотрудничества»;
- 2) «Формирование Евразийского экономического союза»;
- 3) «Создание национальной системы поддержки развития внешнеэкономической деятельности»;
- 4) «Совершенствование системы государственного регулирования внешнеэкономической деятельности»;

- 5) «Совершенствование таможенной деятельности»;
- 6) «Обеспечение развития системы пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации (РФ) для осуществления внешнеэкономической деятельности».

Объемы бюджетных ассигнований Программы на период 2014–2019 гг. из средств федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов составляет 514,64 млрд. руб. [7] Бюджет госпрограммы на новый трехлетний период (2021–2023 гг.) — 267 млрд. руб. (2021 г. — 85,4 млрд. руб., 2022 г. — 89,2 млрд. руб., 2023 г. — 92,4 млрд. руб.) [8].

Автором проведен анализ мероприятий, запланированных госпрограммой на период до 2023 года и даны предложения с учетом цифровизации экономики и ВЭД в т.ч. Обобщенная информация представлены в сокращении в таблице 1 и подробнее по материалу статьи далее.

Автором проанализирована открытая часть программы и отмечены некоторые выводы (см. табл. 1).

1. Одним из целевых показателей программы развития ВЭД до 2023 г. является увеличения экспорта несырьевых товаров. В этой связи необходимо уточнить методологию расчета «несырьевого экспорта», т.к. понятие несколько размыто, и в Методологии ведения статистики внешней торговли такой дефиниции нет [12]. В работе З.С. Волковицкой 2018г. [2] ранее было отмечено, что, когда речь идет о несырьевом экспорте многие словари и учебники дают размытое понятие. Например, Российско-экспортный центр (РЭЦ) проводит классификацию сырьевых и несырьевых товаров на базе методике национального проекта «Международная кооперация и экспорт» [10], с учетом разработок РЭЦ на основе российского и зарубежного опыта подобных классификаций [9]. В частности, несырьевые товары разделены на группы: несырьевые энергетические товары — переработанное топливо (нефтепродукты, угольный кокс и прочие) и электроэнергия; и несырьевые неэнергетические товары, делящиеся на 3 группы по степени передела (несырьевая продукция нижних пределов, несырьевая продукция средних переделов; несырьевая продукция верхних переделов).

А следовательно, когда демонстрируют результат мероприятий программы с ростом объемов несырьевого неэнергетического экспорта из России в 2020 г. на 4% по сравнению с 2019 г. [11], нужно учитывать что речь по прежнему идет, в т.ч., о существенном росте

Анализ целей и планируемых результатов госпрограммы на период с 2014– 2023 гг. в условиях цифровизации экономики

Планируемые результаты программы на период 2014-2019 гг.	Уточненные результаты программы на период 2021-2023 гг.	Комментарий автора
<p>1. Совершенствование экспортной специализации РФ, а также диверсификация экспорта за счет последовательного увеличения экспорта несырьевых товаров; повышение доли машин, оборудования и транспортных средств в экспорте товаров;</p>	<p>1. Повышения доли машин, оборудования и транспортных средств в экспорте товаров.</p>	<p>В принятой методологии статистики торговли нет отдельного понятия «несырьевой экспорт» и для оценки эффективности программы его необходимо конкретизировать. Предложено вести анализ эффективности мероприятий только в области высокотехнологичного экспорта, товарных групп 84–90. Также необходимо изучить вопросы стимулирования экспорта не для всей «несырьевой» группы, а именно для высокотехнологичных товаров.</p>
<p>2. Увеличение в 1,5 раза числа организаций — экспортеров товаров (не менее чем 1 организация-экспортер на каждые 100 зарегистрированных организаций)</p>	<p>2. Поэтапного снижения временных затрат отечественных предприятий на прохождение пограничного и таможенного контроля (включая взаимодействие с иными органами государственного контроля (надзора) в случае необходимости) при экспорте товаров из РФ (до 40 часов в 2024 году)</p>	<p>ФТС России планирует к 2030 [13] г. внедрение автоматизации в МАПП и технологии «интеллектуальный пункт пропуска». Однако, в программных и стратегических документах ФТС России и Минтранса России не прослеживается точная координация и планирование работы по конкретным участкам границы</p>

<p>3. Существенное повышение позиции РФ в рейтинге Всемирного банка (Doing business) по показателю «Международная торговля» (100-е место к 2019 г.)</p>	<p>3. Улучшения условий и параметров международного экономического сотрудничества для РФ, обеспечивающее повышение ее роли в мировой экономике и торговой политике, укрепления позиций страны на динамичных и перспективных рынках, получения значимых позитивных эффектов для национального хозяйства в контексте решения задач по модернизации инновационному развитию</p>	<p>В исследовании «Doing Business 2020», опубликованном Всемирным банком 24.10.2019 г., Россия по показателю «Международная торговля» в 2019 г. занимает 99 место в рейтинге 190 стран мира, имея показатель 71,8. На октябрь 2021 г. — 71,8</p>
<p>4. Улучшение условий и параметров международного экономического сотрудничества для РФ, обеспечивающее повышение ее роли в мировой экономике и торговой политике, укрепление позиций страны на динамичных и перспективных рынках, получение значимых позитивных эффектов для национального хозяйства в контексте решения задач по модернизации и инновационному развитию; расширение и диверсификация торгово-экономического сотрудничества</p>	<p>4. Расширения торгово-экономического сотрудничества с государствами — участниками СНГ, ЕС, Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества, Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, Бразилией, Индией, Китаем и Южно-Африканской Республикой в рамках реализации модернизационного и проинтеграционного развития отношений</p>	<p>Одним из барьеров на пути торгово-экономического сотрудничества является отсутствие информации для бизнеса об условиях выхода на внешние рынки. Недостаток общедоступных информационных ресурсов не только на языке стран-партнеров или английском, но даже отсутствие таковых на русском для развития взаимной торговли стран ЕАЭС</p>

Планируемые результаты программы на период 2014-2019 гг.	Уточненные результаты программы на период 2021-2023 гг.	Комментарий автора
<p>с государствами — участниками СНГ, ЕС, Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества, Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, Бразилией, Индией, Китаем и Южно-Африканской Республикой в рамках реализации модернизационного и проинтеграционного развития отношений</p>		
<p>5. Увеличение объемов торговли РФ с государствами — членами 5 ЕАЭС несырьевыми товарами и услугами, дальнейшее углубление евразийской интеграции; дальнейшее формирование регионального интетрационного объединения с участием РФ — ЕАЭС, базирующегося на полномасштабной системе межгосударственных соглашений, наднациональных и межгосударственных институтов</p>	<p>5. Увеличения объемов торговли Российской Федерации с государствами — членами Евразийского экономического союза несырьевыми товарами, развития и углубления интеграционных процессов в ЕАЭС, обеспечивающих максимальную эффективность единого рынка, системы кооперации, международного сотрудничества с внешними партнерами Союза</p>	<p>Барьерами на пути развития являются: неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры; недостаточное упрощение и унификация налогового администрирования внутри ЕАЭС</p>

<p>6. Создание комплексной национальной системы поддержки развития ВЭД, опирающейся на эффективные институты и механизмы поддержки и обеспечивающей благоприятные условия для расширения деятельности российских предприятий и организаций на глобальном рынке</p>	<p>6. Дальнейшего формирования регионального интеграционного объединения с участием РФ — ЕАЭС, базирующегося на полномасштабной системе межгосударственных соглашений, наднациональных и межгосударственных институтов</p>	<p>Необходимо создавать национальную платформу поддержки ВЭД, с интегрированными сервисами анализа рисков ВЭД при выходе как на рынки стран ЕАЭС (в первую очередь для экспорта российской продукции на рынки ЕАЭС), так и дальнего зарубежья</p>
<p>7. Формирование системы регулирования ВЭД, сбалансированной в отношении наднациональных и национальных компетенций, соответствующей лучшей зарубежной практике и стимулирующей международное экономическое сотрудничество, с учетом национальных интересов Российской Федерации</p>	<p>7. Создания комплексной национальной системы поддержки развития ВЭД, опирающейся на эффективные институты и механизмы поддержки и обеспечивающей благоприятные условия для расширения деятельности российских предприятий и организаций на глобальном рынке</p>	<p>Существующие механизмы поддержки РЭЦ ориентированы на крупный и средний бизнес, тогда как предприятия малого бизнеса зачастую не могут воспользоваться предлагаемыми программами поддержки</p>
<p>8. Создание современной транспарентной и эффективной системы таможенного администрирования, ... защиту интересов РФ и других государств — членов ЕАЭС в процессе международного экономического сотрудничества; создание эффективной системы управления пунктами пропуска через государственную границу РФ</p>	<p>8. Расширения областей международного признания национальной системы аккредитации развития и модернизация отечественной лабораторной базы в целях обеспечения оценки соответствия продукции требованиям международных партнеров</p>	<p>Необходима интеграция национальных институтов в области технического регулирования и признание результатов сертификации продукции на рынках ЕАЭС. Создание единого механизма защиты объектов интеллектуальной собственности (ОИС) внутри ЕАЭС</p>

экспорта нефтепродуктов, железа и нелегированной стали, т.к. они отнесены к тому же классу «несырьевого неэнергетического экспорта». Данные об имеющихся сложностях в экспорте сырьевые неэнергетические групп «верхних пределов», а именно машин и оборудования, при отсутствии методологии анализа «несырьевого экспорта», не видна. То, что мероприятия программы направлены на поддержку всего сырьевого неэнергетического экспорта вымывает из рассмотрения существующее положение с экспортом высокотехнологичных грузов. Это подтверждается удручающей статистикой внешней торговли. Автором собрана и обобщена статистика по данным ФТС России за 2012 — 2021 гг. по машинам и механизмам (товарные группы 84-90 ТН ВЭД ЕАЭС), а также автомобилям (товарные позиции 8703 и 8704 ТН ВЭД ЕАЭС). (см. табл. 2, 3)

Анализ официальных данных статистики внешней торговли ФТС России по товарам позволили сформировать таблицы 2, 3, и их цифры свидетельствуют о сокращении с 2014 г. экспорта таких важных групп сырьевого и высокотехнологического экспорта как «Машины и оборудование» (группы ТН ВЭД 84 — 90).

В частности, сокращение экспорта товаров из групп 84-90 на 36% в 2021 г. к 2018 г. связано не только с проблемами в логистике и введением карантинных мероприятий с 2020 г., но и с введением санкций в отношении продукции российских производителей с 2014г., отсутствием реальных механизмов господдержки и информации о выходе на иностранные рынки, поддержки научных исследований, помощи в сертификации, защите промышленной собственности и системе патентования, т.к. сокращение экспорта наблюдалось уже с 2014 г. года (см. табл. 2). Это говорит о том, что мероприятия программы были не эффективны и никак не способствовали росту или поддержке экспорта в этих отраслях.

2. ФТС России объявляет к 2030 г. внедрение автоматизации транзита в пунктах пропуска (ПП) и внедрении технологии «интеллектуальный пункт пропуска». Однако, в исследовании «Doing Business 2020», опубликованном Всемирным банком 24.10.2019 г., и по данным сайта на 19.10.2021 — «Время на экспорт: пограничный и таможенный контроль» в РФ занимает — 66 часов, тогда как ФТС России планирует сократить это до 40 часов к 2030 году. Сокращение времени в ПП зависит от ширины и количества полос на трассах, качестве дорожного покрытия в т.ч., оснащения пограничных пунктов, обустройства транспортной инфраструктуры госграницы и уже потом ее цифрови-

Таблица 2

Экспорт России некоторых групп важнейших товаров: машины и оборудование, автомобили,
по данным ФТС России, за период 2012-2016 гг. [14]

Код ТН ВЭД	Наименование товара	январь — декабрь 2012		январь — декабрь 2013		январь — декабрь 2014		январь — декабрь 2016	
		тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США
84-90	Машины и оборудование	—	26 553	—	28 910	—	26411	1 751,0	24 293,4
8703	Автомобили легковые, 1000 шт.	—	—	—	—	—	—	68,0	1 097,5
8704	Автомобили грузовые, 1000 шт.	—	—	—	—	—	—	14,3	352,9

Таблица 3

Экспорт России некоторых групп важнейших товаров: машины и оборудование, автомобили,
по данным ФТС России, за период 2018- 2021 гг. [15]

Код ТН ВЭД	Наименование товара	январь — декабрь 2018		январь — декабрь 2020		январь — декабрь 2021		январь — август 2021 к 2018, в %	
		тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США	тыс. т	млн. долл. США
84-90	Машины и оборудование	2 446,6	29 147,0	2 093,2	25 052,6	1 788,4	18 790,8	64	64
8703	Автомобили легковые, 1000 шт.	93,7	1 297,5	65,0	986,9	58,5	931,8	71	71
8704	Автомобили грузовые, 1000 шт.	15,0	370,8	12,2	324,0	8,2	217,3	58	58

зации. Инфраструктурные работы в ПП ведутся не таможенной, а ФГКУ «Росгранстрой» и Департаментом государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Минтранса России [6]. Всего в н.в. в РФ функционирует 313 пунктов пропуска, из них автомобильные — 109, железнодорожные — 56, воздушные — 81, морские — 57, смешанные — 6, речные — 3, пешеходные — 1. При этом в интервью руководители ФТС России отмечают что не менее 25 находятся если не в аварийном состоянии, и нуждаются в первоочередной реконструкции и обустройстве. Цифровизация сервисов ФТС не может развиваться без инфраструктуры.

3. При анализе программных документов ведомств, связанных с развитием ВЭД, а именно Минфин России, Минтранса России, ФТС России, и ряд др. не прослеживается связь и четкая координация работы в стратегиях, целевых программах и др. доступных документах разных министерств и ведомств. В н.в. одновременно реализуются несколько взаимосвязанных программ: Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 — 2021 гг.)»; Федеральная целевая программа развития Калининградской области на период до 2020 г.»; Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2024 г.» и в т.ч. «Программа развития ВЭД» до 2023 г.

Для отчетности о ходе реализации программ в соответствии с положениями постановления Правительства РФ от 13.09.2010 г. № 716 «Об утверждении Правил формирования и реализации федеральной адресной инвестиционной программы» и приказа Минэкономразвития России от 19.05.2014 г. № 278 «О реализации постановления Правительства РФ от 13.09.2010 г. № 716 «Об утверждении правил формирования и реализации Федеральной адресной инвестиционной программы» создан официальный ресурс в сети Интернет — ФАИП: <https://faip.economy.gov.ru>.

Для эффективного обеспечения развития ВЭД и создание благоприятных условий для перемещения через государственную границу грузов и физическими лицами необходимо совмещение и матричное управление реализацией подобных программ и проектов. Эти предложения автором уже были подробно описаны в работе ранее [1]. А данный ресурс и в н.в. не в полной мере отражает данную управленческую задачу, не позволяя использовать его ни как инструмент управления, ни как ресурс для отчетности о ходе реализации и расходовании бюджетных средств, ни о ходе и выполнении намеченных

мероприятий. Т.о. можно сказать, что одна из функций управления — контроль ФЦП невозможно реализовать без должной цифровизации таких ресурсов как «ФАИП». Данные работы обеспечат и управление ФЦП, их оперативную корректировку, анализ, а также государственный и общественный контроль на более высоком уровне.

4. Одним из барьеров на пути расширения торгово-экономического сотрудничества с государствами — участниками СНГ, ЕС, АТЭС и другими является не только существующие территориальные конфликты с ближайшими торговыми партнерами (например, Украина), но и отсутствием информации для бизнеса об условиях выхода на рынки стран, например, государств — членов ЕАЭС и СНГ. Недостаток общедоступных информационных ресурсов не только на языках стран-партнеров или даже международном «английском», но даже отсутствие таковых на русском для развития взаимной торговли внутри стран ЕАЭС. Подобные закрытые информационные ресурсы для внутренних задач ЕЭК существуют, но не предназначены для участников ВЭД. Хотя в сети существует несколько успешно реализованные схожих по задачам ресурсов, созданных фирмами — разработчиками ПО для ВЭД и таможенного дела, типа ТКС, Сигма-Софт, Альта-Софт, Виртуальная таможня и др. Но эти ресурсы безвозмездно предоставляют участникам ВЭД информацию об условиях реализации ВЭД в России на русском языке и не могут справиться без дополнительной государственной поддержки для развития своих ресурсов на уровень ЕАЭС и многоязычность.

Министерство экономического развития ведет и дополняет материалами ресурс «Портал внешнеэкономической деятельности» <http://www.ved.gov.ru/>, но пока они имеют больше обзорный страноведческий характер и не имеют рабочего инструмента для анализа ВЭД и рынков др.стран. Препятствием этому является наличие разных государственных языков на которых публикуется статистика и нормы государственного регулирования ВЭД в странах ЕАЭС и СНГ; сложность существующего законодательства в области ВЭД, где зачастую информация не подлежит однозначному внесению в стройную информационную систему. О проблемах и несовершенствах таможенно-тарифного регулирования изложено как в работах автора, так и др. исследователей С.П. Удовенко [4], Г.Ю. Федотовой [5]. И поэтому процесс совершенствования должен идти со всех сторон комплексно. Требуется унификация, упрощение и однозначность регулирующих ВЭД норм для автоматизации процессов анализа и принятия решения

информационными системами, там, где это возможно. А также созданием на первых порах информационного портала, только для экспортеров России о доступе их продукции на рынки государств ЕАЭС и СНГ, а так же информированием в привязке к коду товара об условиях и требованиях при экспорте их продукции из России. В дальнейшем этот опыт может быть расширен и интегрирован с информационными данными о рынках ЕС, АТЭС и др.

5. Ресурсы для анализа новых рынков и условиях «входа» на иностранные рынки уже созданы при ООН и поддерживаются Статотделом ООН — сектором статистики торговли (UN Comtrade — International Trade Statistics Database) [16]. Данные базы содержат детальную статистику импорта и экспорта, как она предоставлена статистическими службами более 200 стран и территорий начиная с 1962 г. Также по принципу открытых данных ООН развивает Лаборатории визуализации больших данных «UN Comtrade», и, желающие ИТ-разработчики могут на базе уже своих офисов экспериментировать с массивами данных. Используя открытые данные для API (Application Programming Interface — интерфейс программирования приложений), развивать свои приложения по обработке массивов информации и предлагать сервисы заказчикам, в т.ч. с предоставлением к ним полного или частичного открытого доступа. Это все подтолкнет не только развитие подобных сервисов на базе официальной предоставленной госорганами РФ и ЕАЭС информацией, но и в целом информатизацию в области ВЭД, а также будет драйвером для разработок ПО внутри российского рынка. Хорошие продукты в области ИТ-разработок с обработкой данных таможенной статистики по странам ЕАЭС, СНГ и др., а также с анализом выхода на рынки этих стран будут развиваться, как только в доступе у разработчиков появится открытая информация для API, как это произошло с ресурсом «UN Comtrade».

Также примером может служить сервис обрабатывающий данные международной торговли ООН и Международного торгового центра (The International Trade Centre (ITC) -Market Access Map (ITC) [17]. Данный ресурс позволяет при выборе страны экспорта получить базовую информацию о размере тарифных ставок, наличии тарифной квоты, какие еще инструменты регулирования ВЭД применяются при ввозе соответствующего кода товара по гармонизированной системе — ограничительные требования и дополнительные пошлины и т.п. Например данные по РФ там внесены за 2016 и 2009гг.

Подводя итог вышесказанному отметим, что для успешной реализации программ развития ВЭД следует изучать и заимствовать передовой опыт и уже имеющиеся инструменты и информационные ресурсы др. стран. Создание информационных систем также может быть системообразующим инструментом, как для работы бизнес-сообществ, так и для органов законодательной и исполнительной власти на всех уровнях администраций ЕАЭС. Действующая нормативная база морально устарела лет на тридцать и издаваемые документы не только не учитывают особенностей их учета и систематизации информации в цифровых системах, но под час не подлежат декомпозиции в них, что делает систему закрытой для открытого обсуждения, усложняет администрирование процессов как на уровне ЕАЭС, так и в таможенных администрациях. Необходимо создавать предпосылки и предпринимать шаги для развития и внедрения современных источников цифровой информации, способствующих развитию ВЭД.

Литература

1. Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 330 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности»» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 18, ст. 2174).
2. Волковицкая З.С. Китай как перспективный рынок несырьевого экспорта Тюменской области: магистерская диссертация. Тюменский государственный университет, Финансово-экономический институт. — Тюмень, 2018. — 70 с.
3. Терешенкова А.Ю. Организационно-экономические аспекты программ развития региональных таможенных инфраструктур.// Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2010. № 2 (37). С. 315-318.
4. Удовенко, С. П. Таможенный тариф современной России (1993-2005 гг.) / С. П. Удовенко, Рос. таможенная академия. — СПб.: Архей, 2006. — 401 с.
5. Федотова Г.Ю. Проблемы применения таможенного тарифа в условиях экономической интеграции // Теория и практика управления государственными функциями и услугами. Тарифное регулирование. Сборник научных трудов по итогам II национальной научно-практической конференции. Под редакцией И.В. Федосеева. 2019. С. 198-202.
6. Администрирование пунктов пропуска [заголовок с экрана] // URL: <https://www.rosgranstroy.ru/activities/the-administration-points-pass/> Дата обращения: 15.10.2021.
7. Государственная программа Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности» [заголовок с экрана] URL: <http://old.economy.gov.ru/minec/resources/07779572-377c-4f2d-be82-b3ddfbaff772/369ved.pdf> Дата обращения: 15.10.2021.

8. Государственная программа Российской Федерации «Развитие внешнеэкономической деятельности» [заголовок с экрана] // URL: https://www.esonomy.gov.ru/material/departments/d12/gp_rf_razvitie_vneshneekonomicheskoy_deyatelnosti/ Дата обращения: 15.10.2021.
9. Классификация экспортных товаров // https://www.exportcenter.ru/international_markets/classification/.
10. Международная кооперация и экспорт [заголовок с экрана] / Официальный ресурс Минпромторга России // URL: <https://minpromtorg.gov.ru/projects/international/> Дата обращения: 15.10.2021.
11. Несырьевой неэнергетический экспорт России в 2020 году побил рекорд // РБК: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/602cacc19a79476f95dcbb17> Дата: 17.02.2021.
12. Решение Коллегии ЕЭК от 25.12.2018 № 210 (ред. от 31.07.2019) «Об утверждении Методологии ведения статистики взаимной торговли товарами государств — членов Евразийского экономического союза и Методологии ведения таможенной статистики внешней торговли товарами государств — членов Евразийского экономического союза» // URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/metadata/metodology/Pages/texts/extra.aspx# Дата обращения: 15.10.2021.
13. Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года // URL: <https://customs.gov.ru/activity/programmy-razvitiya/strategiya-razvitiya-fts-rossii-do-2030-goda> Дата обращения: 15.10.2021.
14. Экспорт и импорт Российской Федерации по товарам [заголовок с экрана] // Официальный ресурс ФТС России. URL: <http://stat.customs.gov.ru/documents> Дата обращения: 15.10.2021.
15. Экспорт и импорт Российской Федерации по товарам [заголовок с экрана] // Официальный ресурс ФТС России. URL: <https://customs.gov.ru/folder/502> Дата обращения: 15.10.2021.
16. Market Access Map (заголовок с экрана). // Официальный ресурс Международного Торгового Центра (МТЦ). Отдел Торговой и Рыночной Аналитики. URL: <https://www.masmap.org> Дата обращения: 15.10.2021.
17. UN Comtrade — International Trade Statistics Database // URL: <https://comtrade.un.org> Дата обращения: 15.10.2021.

Фомичева А. С.

Совершенствование и обеспечение безопасности цепей поставок на территории ЕАЭС

Влияние повышения роли конкурентоспособности страны на безопасность цепей поставок

Одной из основных задач любой страны является создание конкурентоспособного государства с развитой экономикой. Для России схожая задача по созданию государства с конкурентоспособной экономикой не стала исключением, так как конкурентоспособность страны, во-первых, оценивает место страны в мировой экономике, а, во-вторых, стремление повысить эти показатели характеризуют текущее состояние страны по ряду ключевых и базовых показателей: экономика, финансы, научный, технический, инновационный, экспортный и трудовой потенциал.

Если смотреть от первичной оценки показателей 2004 года, когда Россия занимала последние строчки к 2019 году, показатели значительно возросли (за 2020 год оценка не производилась из-за ситуации с развитием новой коронавирусной инфекции Covid-19).

Рейтинг России по индексу глобальной конкурентоспособности

Годы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Место	67	64	53	45	43	38	43	43
Число стран	144	148	144	140	138	137	137	141
Индекс	4,2	4,2	4,4	4,4	4,5	4,6	4,64	66,7*

*была изменена шкала ранжирования в диапазоне от 0 до 100. По 2018 год включительно шкала ранжирования — от 1 до 7.

Источник: Отчет Всемирного экономического форума [1].

Как мы видим, наблюдается тенденция к увеличению индекса глобальной конкурентоспособности страны, что не может не отразиться на рыночной активности компаний, в первую очередь в разрезе ведения внешнеэкономической деятельности. В условиях конкуренции возрастает потребность компаний в предоставлении качественного товара по более низкой стоимости, что является прямым показателем для снижения своих издержек. Одним из эффективных способов снизить издержки компании является совершенствование цепей поставок и их безопасность. В связи с этим компании заинте-

ресованы в поиске новых поставщиков, масштабировании и выходе на альтернативные рынки, построению новых логистических маршрутов с возможностью снижения логистических издержек.

Теоретические основы безопасности цепей поставок

«Цепь поставок» или «цепочка поставок» относительно новые термины в работе участников ВЭД. Вместе с тем в терминологическом словаре APICS (Ассоциация операционного менеджмента, с англ. The Association for Operations Management) цепь поставок — это связанная система организаций, видов деятельности, информации и ресурсов, предназначенная для поиска, производства и перемещения товаров и услуг от источника к конечному потребителю [2].

И следующий термин, который напрямую связан с цепью поставок. Управление цепочкой поставок (SCM, англ. Supply Chain Management) — это активное управление деятельностью цепочки поставок для максимизации ценности для клиентов и достижения устойчивого конкурентного преимущества [2].

Вместе с тем, в простом изложении под цепью поставок понимают совокупность организаций, вовлеченных в различные процессы и виды деятельности, направленные на создание ценности в виде товаров или услуг для конечного потребителя [3].

К сожалению, несмотря на актуальность вопроса безопасности цепей поставок с целью снижения логистических издержек многие участники ВЭД предпочитают работать через множественных посредников с дублирующими «звеньями» в цепи поставок.

Зачастую такая ситуация возникает вследствие непонимания всех процессов и этапов ведения внешнеэкономической деятельности.

Принято классифицировать цепи поставок по следующим признакам.

1. Количество уровней поставщиков и потребителей в цепи поставок. Сюда отнесем виды: прямые, расширенные или максимальные. Кратко приведу субъектов видов цепи поставок.

Прямая цепь поставок объединяет производителя, фокусная компания, вокруг которой выстраивается цепь поставок:

- поставщик первого уровня,
- потребитель первого уровня.

При прямой цепи поставок центральная компания является связующим звеном между поставщиками и потребителями.

Расширенная цепь поставок включает дополнительно поставщиков и потребителей второго уровня или поставщиков поставщика и потребителей потребителя.

Максимальная цепь поставок состоит из центральной компании и всех контрагентов (вплоть до поставщиков исходного сырья и природных ресурсов) на «входе» и сети распределения (вплоть до конечных индивидуальных потребителей с учетом логистических, институциональных и прочих посредников [4].

2. По типу производимой продукции выделяют:

- цепи поставок товаров,
- цепи поставок услуг.

3. Национальной принадлежности. Здесь все достаточно просто. Национальные цепи поставок ограничены территорией одного государства, где все звенья находятся в пределах одной страны, либо международные цепи поставок, где различные звенья цепи могут присутствовать на территории нескольких стран. Также выделяют третий вид, который больше является разновидностью международных цепей поставок — глобальные цепи поставок, которые представляют собой географически разветвленную сеть [4]. Здесь свою роль сыграло создание единого мирового экономического пространства. Применительно к данной работе — единое экономическое пространство Евразийского экономического союза.

Обеспечение безопасности цепей поставок за счет устранения барьеров, изъятий и ограничений внутри ЕАЭС

Как мы говорили выше, повышение конкурентоспособности страны приводит к развитию международных экономических отношений между странами. Развитие внешнеторговой деятельности приводит к тому, что стираются границы в хозяйственной деятельности компаний. Но вместе с тем, несмотря на создание единого экономического пространства до настоящего времени выявляются системные барьеры: торговые, финансовые, таможенные и т.д. внутри ЕАЭС. Думаю, что это связано с различием политических систем, экономических и социальных уровней развития стран-союзниц и уровнем жизни населения.

Контролировать и выявлять барьеры призвана Единая экономическая комиссия (ЕЭК) — постоянно действующий наднациональный регулирующий орган ЕАЭС, а источниками для получения информации служат государства-члены ЕАЭС и бизнес-сообщество ЕАЭС.

Обеспечение функционирования внутреннего рынка без барьеров и с минимальным количеством ограничений и изъятий, так как наличие этих препятствий не позволяет в полной мере реализовать один из базовых принципов интеграции, заложенных в Договоре о Союзе — свободу движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территориях стран-участниц ЕАЭС.

ЕЭК проводится системная работа по выявлению барьеров, изъятий и ограничений между странами внутри ЕАЭС, разрабатываются дорожные карты, проводятся встречи и консультации. В основном проблемы затрагивают сферы технического, таможенного, налогового регулирования и вопросы трудовой миграции [5].

Снижением барьеров, изъятий и ограничений в Едином экономическом пространстве позволяет сконцентрироваться на вопросах обеспечения безопасности цепей поставок извне.

Концептуальные основы проектирования цепей поставок в ЕАЭС

Перспективы развития международной торговли между ЕАЭС и другими странами достаточно широки. Факторы, которые влияют на это обстоятельство:

- 1) большая территория стран-участниц, обусловленная Единым экономическим пространством;
- 2) тесное экономическое сотрудничество стран-участниц в условиях санкционного давления на Россию;
- 3) дальнейшее развитие интеграционных процессов в рамках ЕАЭС;
- 4) участие России в таких организациях как БРИКС, Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество, Шанхайская организация сотрудничества и др.

К сожалению, наблюдается ряд ограничений, которые влияют на взаимодействие ЕАЭС и других стран:

- 1) некоторое несоответствие логистических инфраструктур международным стандартам;
- 2) наличие высоких логистических рисков, связанных с незрелостью и не готовностью участников ВЭД построению международных цепей поставок.

Если более детально рассмотреть последний пункт, то налицо отсутствие должной практики логистического взаимодействия и нежелание компаний четко выстраивать стратегию построения цепей поставок с иностранными контрагентами.

Незрелость обусловлена несколькими факторами:

- 1) участники ВЭД являются представителями — малого и среднего бизнеса, начинающие участники ВЭД, отсутствие опыта;
- 2) отсутствие образования у руководителя или менеджеров отдела коррелирующего с ведением ВЭД;
- 3) работа по «серым схемам» — зачастую компания не понимает, что является участником «серой схемы». Данный пункт напрямую связан с предыдущим пунктом;
- 4) отсутствие аудита ВЭД и др.

Для изменения ситуации необходимо сформировать концепцию управления цепями поставок на начальном этапе внутри компании:

- провести аудит ВЭД компании на предмет выявления «узких» мест в цепях поставок;
- провести тщательный анализ существующих цепей поставок на предмет выбора партнера по логистическим взаимодействиям;
- провести логистическую экспертизу и рассчитать альтернативные логистические маршруты;
- учитывать цифровизацию госструктур и развитие информационных технологий;
- повышать восприимчивости отечественных предприятий к инновационным информационным технологиям.

В моей практике есть кейс, который дал ответ на вопрос: могут ли альтернативные способы доставки грузов из Европы сэкономить крупную сумму.

Исходные данные. Клиент работает с европейским рынком. Отработанный маршрут доставки грузов из Европы в Москву — автотранспорт. Этот способ доставки клиент считал единственно верным и логичным для работы с Европой на протяжении 6 лет. В нашу компанию клиент обратился с запросом: есть ли альтернативные способы доставки грузов из Европы.

Выполненный нами анализ позволил выявить ряд факторов, которые позволяют изменить логистический маршрут входящий в состав цепи поставок. Нашей компанией было предложено:

- 1) выстроить мультимодальную доставку, включающую такие виды транспорта, как ж/д-, автотранспорт;
- 2) рассчитать стоимость мультимодальной доставки с учетом всех видов транспорта.

При проведении расчетов клиенту были разъяснены результаты: схема мультимодальной доставки осуществима, ее стоимость гораздо

ниже стоимости доставки исключительно автотранспортом, но возрастают сроки доставки товаров.

Для клиента условие по увеличению сроков оказалось приемлемым.

По результатам года клиент сэкономил более 4 миллионов рублей.

Данный кейс из практики показал, что необходимо применять логистический инструментарий для управления цепями поставок, повышения конкурентоспособности компании за счет снижения издержек.

Подведем итог. Совершенствование и безопасность цепей поставок на территории ЕАЭС возможны и должны учитывать цифровизацию экономики и выработать новый подход к управлению цепями поставок с учетом:

- во-первых, роста протяженности и сложности структуры цепей поставок, которые сопровождаются генерированием большого объема данных;
- во-вторых, развития e-commerce и потребности клиентов в эффективности и «прозрачности» цепей поставок, при которых необходимо активно воспринимать инновационные решения в сфере информационных технологий;
- в-третьих, возможности автоматизации всех процессов за счет перехода на модель взаимодействия на основе блокчейн-технологий, при которых устраняются неэффективные звенья и возросшим требованиям к обеспечению информационной безопасности;
- в-четвертых, созданием полноценной единой национальной информационной инфраструктуры;
- в-пятых, расширением практики использования компаниями и предприятиями технологий сети «Интернет» в продажах и закупках;
- в-шестых, устранением барьеров в применении цифровых решений и физической среды товародвижения — развитие сопутствующей инфраструктуры.

Литература

1. The Global Competitiveness Report. Отчет Всемирного экономического форума URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (дата обращения 09.06.2021).
2. Термины URL: <https://www.ascm.org/membership-community/career-resources/career-transition/> (дата обращения: 09.06.2021).
3. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок/под общ. Ред. В.С. Лукинсого. — Санкт-Петербург, 2004. — 598 с.
4. Сергеев В.И. Управление цепями поставок в России — миф или реальность? // Логистика и управление цепями поставок. — 2004. — № 1. — С. 14-33.
5. Доклад «О работе по выявлению и устранению барьеров, изъятий и ограничений на внутреннем рынке Евразийского экономического союза за 2017 год» URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/d12.pdf> (дата обращения 09.06.2021).

Шеров-Игнатьев В. Г.

Старые и новые барьеры на российско-казахстанской границе: опыт полевого исследования

Введение

Таможенный союз (ТС) России, Белоруссии и Казахстана, в 2015 г. ставший основой формирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с участием Армении и Киргизии, функционирует уже более десяти лет. При всех сложностях этого периода, союз стал первым реально работающим интеграционным объединением на постсоветском пространстве. Выбор формы интеграционного соглашения был обусловлен, во-первых, наличием по соседству очевидного образца для подражания — Европейского Союза (ЕС), остающегося непревзойденным примером хорошо работающего таможенного союза и выстроенной на его основе глубокой интеграции в целом ряде смежных областей экономического и политического взаимодействия. Во-вторых, были и политические причины. Полноценный таможенный союз¹, в отличие от зоны свободной торговли, не дает возможности своим государствам-участникам заключать в одностороннем порядке соглашения о свободной торговле с третьими странами и другими экономическими объединениями. Любая страна может вступить только в один полноценный таможенный союз. Тем самым отключалась возможность сепаратной торговой интеграции Белоруссии с Евросоюзом, Казахстана и Киргизии — с Китаем — теперь это возможно только вместе с другими участниками ЕАЭС.

¹ Полноценный таможенный союз предполагает отказ от ввозных пошлин и ликвидацию нетарифных барьеров во взаимной торговле, единый таможенный тариф (ЕТТ) в торговле с третьими странами, механизм сбора таможенных пошлин и их последующего распределения между странами-участницами и вынос таможенного контроля на внешний периметр, т.е. ликвидацию таможенных постов на взаимных границах. Полноценность бывает несовершенной. Например, в отличие от ЕС, в ЕАЭС пока сохраняются отдельные исключения из ЕТТ и принцип резидентства, разрешающий импортные операции только фирмам — резидентам страны, на территорию которой товар ввозится через границу ТС. Кроме того, благодаря Шенгенскому соглашению, между большинством государств ЕС отсутствует и пограничный контроль, чего нельзя сказать о ЕАЭС.

При всей важности вышеназванных мотивов выбора ТС как формы экономической интеграции, у таможенного союза существуют и некоторые экономические преимущества. Одно из самых очевидных преимуществ ТС — сокращение издержек пересечения внутренних границ ТС. По оценкам, приводившимся С.Ю. Глазьевым, пересечение границ занимало до половины времени транспортировки товаров внутри Содружества независимых государств (СНГ) — речь о конце первого десятилетия нынешнего века. Экономия времени и денег за счет отказа от таможенного контроля на взаимных границах способно давать дополнительный потокообразующий эффект (эффект создания торговли) — по аналогии со стандартным эффектом отказа от пошлин во взаимной торговле, описанного Дж. Вайнером в классической статье 1950 г.

Очереди и долгое таможенное оформление на границах были проблемой СНГ, несмотря на соглашения о свободной торговле между его странами-участницами. По оценкам 2010 г., процедуры таможенного оформления и регистрации на взаимных границах поглощали до половины общего времени транспортировки товаров (Глазьев). Именно их отмена способна дать потокообразующий эффект — рост взаимной торговли и инвестиций. При этом в традиционном смысле потокообразующий эффект в результате формирования ТС трех стран /ЕАЭС не возникает, т.к. таможенные пошлины между странами ЕАЭС были обнулены в рамках соглашений о свободной торговле между странами СНГ.

Отдельно отметим, что возможности, открывшиеся благодаря увеличению «прозрачности» российско-казахстанской границы, потенциально особенно благоприятны для тех приграничных областей Российской Федерации, которые не обладают богатым природно-ресурсным потенциалом и не производят конкурентоспособную на глобальных рынках продукцию. Благодаря низким транспортным издержкам, их продукция может оказаться конкурентоспособной на рынках соседних областей Казахстана. Впрочем, реализации этого потенциала препятствуют некоторые сохраняющиеся и вновь возникшие барьеры, о которых речь пойдет ниже.

Первые барьеры возникли еще до оформления ЕАЭС — в результате начавшегося украинского кризиса и введенных Россией контрсанкционных мер в отношении импорта большинства видов продовольствия из Украины и стран Запада. Запрет на такой импорт Россия ввела без консультаций с партнерами по ТС//ЕАЭС, которые продолжили такой импорт. В этих условиях РФ стала прибегать к проверкам грузов, поступающих в страну через границы с партнерами по союзу.

Затем, в 2015 г., Казахстан вступил во Всемирную торговую организацию (ВТО). Для части товаров ввозные пошлины Казахстана опускаются ниже Единого таможенного тарифа ЕАЭС. Эти импортные «товары изъятия» Казахстан обязуется реализовать только на своей территории. Возникает проблема выбора мер реагирования на попытки реэкспорта «товаров изъятия» на территории России и других стран союза. Обсуждаются доплата разницы в пошлинах в бюджет соответствующей страны, возврат товара на территорию Казахстана и даже его уничтожение. Для контроля за попытками ввоза в РФ «товаров изъятия» (а также «санкционной» продукции) из Казахстана, в РФ создаются «мобильные группы» таможенников². Вот примеры отчетов прессе об их работе: «2015. На российско-казахстанской границе в Астраханской области задержана фура с польскими яблоками. На пункте пропуска «Караозек» пограничники при досмотре обнаружили 100 ящиков с яблоками -1300 кг. Стоимость продукции — 200 т. руб. Автомобиль через границу не пропустили, груз возвращен на территорию Республики Казахстан³». С начала 2018 года мобильными группами Алтайской таможни проверено около 6 тысяч транспортных средств. По причине отсутствия документов, которые предусмотрены Решением Евразийского Межправительственного совета от 12.09.2016 г. №5, были возвращены в Республику Казахстан 6 тысяч тонн запрещенных товаров⁴.

С 2021 г. в Казахстане внедряются Сопроводительные накладные товаров (СНТ) — для обеспечения прозрачности и сквозного контроля товарооборота от момента импорта до розничной реализации или экспорта, в том числе, во исполнение международных обязательств, принятых Казахстаном при вступлении в ВТО.

Поездка на границу

Неясность ситуации с «мобильными группами» таможенников у казахстанской границы и желание самому проверить и прочувство-

² Справка ФТС (2020 г.): http://embedded-stu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26666:-2018-&catid=40:2011-01-24-15-02-45&Itemid=2094&Itemid=1835.

³ <https://kaspyinfo.ru/news/gorod/27610>.

⁴ https://www.alta.ru/sfo_news/64415/.

вать условия пересечения российско-казахстанской границы грузовым транспортом побудили автора отправиться в «экспедицию» в район границы, Поездка состоялась в начале мая 2018 года. Был выбран участок на трассе, связывающей российскую Астрахань и казахстанский Атырау. Выбор был обусловлен, во-первых, полученными от знакомого сведениями о случае длительной (более суток) задержки на данном участке грузовика, следовавшего из Ростовской области в Узбекистан транзитом через Казахстан с грузом растительного масла, во-вторых, личными причинами финансового характера (поездка происходила за свой счет) и, в-третьих, возможностью познакомиться с жизнью соседних городов в России и Казахстане.

Реализация основной цели экспедиции началась с посещения областного таможенного управления в Астрахани, где автору подтвердили факт присутствия на границе представителя таможенных органов «на птичьих правах». Из Астрахани добрался на маршрутке до пос. Красный Яр, а оттуда «голосовал» и сел на попутный грузовик, ехавший в направлении пограничного пункта пропуска Караозек. На подъезде к пограничному шлагбауму скопилось несколько грузовых и легковых автомобилей. Опрошенные водители сообщили, что время ожидания обычно не превышает 2-3 часов. Задержки случаются в периоды пересменки или обеденного перерыва сотрудников пограничного поста.



Рис. 1. Машины на подъезде к погрпереходу Караозек и офицер таможенной службы. Май 2018 г. Фото автора

Российские пограничники встретили дружелюбно, поделились проблемами. Разговор с пограничниками показал отсутствие их

повседневного взаимодействия с коллегами с казахстанской стороны: так, они не знали, есть ли разница во времени с Казахстаном. Пограничники посетовали на возросший объем работы в связи ликвидацией таможенного поста, что не сопровождалось, с их слов, увеличением денежного довольствия или штата. Бытовые удобства на пограничном посту также оставляли желать лучшего.

На вопрос о присутствии таможенников автору указали на незрачное строение без вывески, похожее на небольшой сарай. Внутри была простая обстановка: стол, два стула и двухъярусная подвесная кровать. И офицер таможенной службы, с которым удалось побеседовать (к сожалению, автор не узнал его по имени и фамилии). Офицер подтвердил, что его функции на границе — в основном, консультационные — для случаев, когда пограничникам не хватает квалификации. Признал он и отсутствие на границе досмотровых комплексов, которые были ликвидированы вместе с таможенным контролем.

Одной из целей поездки было пройти пограничный контроль вместе с водителем грузовой машины. Первая попытка прохождения пограничных формальностей вместе с водителем грузовика окончилась неудачей: у водителя, который согласился взять автора в кабину, оказались невыплаченными долги по алиментам, и его вместе с грузом развернули обратно. Шофер знал об этой проблеме, но тем не менее, отправился в путь со своим грузом из Ростова-на-Дону, понадеявшись на русский «авось».

Пришлось попроситься к другому водителю (помогли пограничники), который вез в своем трейлере груз порожней тары. У этого водителя документы на груз, машину и личные бумаги оказались в порядке. Проверка документов на российском пункте пропуска заняла минут двадцать-тридцать. Груз не досматривали. После этого мы минут за 10 мы доехали до пункта пропуска с казахстанской стороны, где проверка документов тоже прошла достаточно быстро и груз не проверяли.

Зато серьезным испытанием оказалась дорога от казахстанской границы до г. Атырау (бывший Гурьев). Дорога впечатлила количеством ухабов и рытвин; создавалось впечатление, что ее не ремонтировали с момента сооружения. Расстояние в 280 км трейлер преодолел за 10 часов, двигаясь со средней скоростью около 30 км/час. Эта поездка привела к выводу, что основным препятствием на

пути налаживания более интенсивных бизнес-контактов между соседними регионами России и Казахстана могут оказываться не столько сложности пограничных процедур, сколько плохие дороги. В последующие два года автор упоминал об этом опыте на ряде форумов, а на очередной конференции Евразийского банка развития в Москве получил заверения представительницы Европейского банка реконструкции и развития, что этот банк финансирует ремонт вышеупомянутой трассы, который будет закончен в ближайшие год-два. Судя по картам Google, по состоянию на октябрь 2021 г. качество дороги от Атырау до российской границы кардинально не изменилось (см. рис 2 и 3).



Рис. 2. Участок дороги Караозек — Атырау в 2018 г. Фото автора

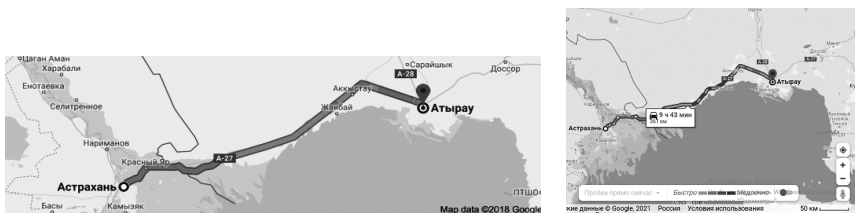


Рис. 3. Состояние дороги Астрахань — Караозек — Атырау в 2018 и 2021 гг., по данным Google

Источник: откуда: Астрахань; куда: Атырау, Казахстан — Google Карты

Барьеры на российско-казахстанской границе: современная ситуация

Разумеется, ситуация может различаться на разных участках границы и на разных трассах. И проблемы в районе границы не ограничиваются качеством дорог. Другими важными проблемами остаются низкая техническая оснащенность погранпереходов, особенно досадная в условиях регулярных проверок грузов из Казахстана на предмет выявления товаров изъятия и санкционной продукции, запрещенной к ввозу в РФ. На сегодняшний день между Россией и Казахстаном функционирует 50 пунктов пропуска — 30 автомобильных, 19 ж/д и 1 речной. Через 30 автомобильных пунктов пропуска, через которые ежедневно проходят более 10 тыс. транспортных средств, За 2020 год объем грузоперевозок составил 72 млн тонн.

Еще на XVI Форуме межрегионального сотрудничества России и Казахстана 2019 г. в Омске с участием президентов двух государств поднималась проблема состояния пограничных переходов между двумя странами. «Заторы на границе стали одной из основных тем форума в 2019-м. О том, что фуры стоят порой до восьми часов, говорили много. Президенты о проблеме знают и разбираются». На том форуме была подписана Программа совместных действий между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан по функционированию пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе⁵. Однако для реализации Программы, очевидно, было мало что сделано, и казахстанский руководитель был вынужден вновь поднимать тот же вопрос спустя два года на следующем форуме межрегионального сотрудничества России и Казахстана проходившего в удаленном режиме в сентябре 2021 г. Как сообщил президент Казахстана К.-Ж. Токаев, обращаясь к Президенту России

⁵ Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Юрьевич Захряпин и Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Бейбут Бакирович Атамкулов подписали Программу совместных действий между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан по функционированию пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе. — <https://roscongress.org/news/bolee-1600-uchastnikov-i-25-soglashenij-podvedeny-itogi-xvi-foruma-mezhregionalnogo-sotrudnichestva-rossii-i-kazahstana-/>.

В.В. путину в ходе форума., «...только пять из 30 пунктов оборудованы инспекционно-досмотровыми комплексами. К сожалению, они периодически выходят из строя. Речь идет о таких пунктах пропуска на границе с Саратовской областью, Оренбургской областью, Челябинской областью, Курганской областью, Тюменской областью и другими..»⁶.

По итогам этих обсуждений и других официальных встреч на разных уровнях, Минтранс России проработана возможность финансирования модернизации пяти автомобильных пунктов пропуска — из 30 действующих. Ранее денежные средства были также заложены на пункт пропуска Сагарчин. Таким образом с 2022 по 2026 годы будут модернизированы пункты пропуска Озинки, Маштаково, Илек, Караозек и Бургристов⁷. Это означает, что проблема сохранится еще на многие годы.

В последнее время к проблеме технического состояния погранпереходов прибавилась новая проблема, острота которой такова, что президент Казахстана был вынужден обсуждать ее с российским коллегой в ходе вышеупомянутого форума регионов России и Казахстана, проходившего в удаленном режиме в сентябре 2021 г. Приведем прямую цитату из выступления Токаева. «Отдельно хочу остановиться на проблемах грузоперевозчиков, пересекающих нашу границу. ... Пограничная служба России ввела новые требования по обеспечению технологического прохода в грузовых отсеках автотранспортных средств. Водителей заставляют выгружать груз прямо в досмотровой зоне, что зачастую приводит к порче груза. Перевозчики вынуждены загружать автотранспортные средства на две трети от имеющегося места. Например, в газелях вместо положенных 8–10 тонн теперь грузится от четырех до шести тонн потребительских товаров. Большегрузы теперь вместо 30–40 тонн перевозят 15–20 тонн товара. В результате увеличиваются транспортные издержки, растет цена товаров. Дооборудование пунктов пропуска современными инспекционно-досмотровыми комплексами могло бы решить проблемы безопасности и скорости коммерческого транзита..»⁸. Ужесточение правил досмотра российская

⁶ 2021. Форум межрегионального сотрудничества России и Казахстана • Президент России (kremlin.ru).

⁷ Развитие пунктов пропуска обсудили на заседании Сената РК и Совета Рф (www.gov.kz).

⁸ 2021. Форум межрегионального сотрудничества России и Казахстана • Президент России (kremlin.ru).

сторона объясняет тем, что участились попытки нелегального пересечения границы, а также провоза наркотиков, оружия, боеприпасов и продуктов, на которые наложено эмбарго⁹.

Добавить здесь почти нечего. Поиск наркотиков, поступающих из Афганистана — важная задача. Однако очевидно, что решать ее необходимо другими методами. Оборудование современными средствами контроля, при наличии политической воли, не требует нескольких лет раскачки. С другой стороны, выстраивание дополнительных барьеров для решения сугубо ведомственных задач подрывает саму идею евразийской экономической интеграции, обесценивая экономические преимущества таможенного союза как формы интеграционного объединения. В общем-то это же касается и «вылавливания» товаров изъятия и случаев их уничтожения: восстановление барьеров и односторонние ограничения в торговле — угроза интеграции. Отход от принципов единого рынка чреват потерей темпа и достигнутых результатов, если не провалом всего Евразийского проекта.

Пандемия Ковид-19 воздвигла новые барьеры между странам ЕАЭС. Передвижение граждан через сухопутные пункты пропуска ограничено перечнем острых жизненных ситуаций. Грузоперевозок эти ограничения, правда, пока не коснулись. Однако паника, сопутствующая пандемии, вероятно подтолкнула Правительство РФ к введению с февраля 2021 г. еще одной ограничительной меры: пошлин на экспорт зерновых. Данная мера однозначно негативно оценивается участниками рынка, как дестимулирующая российских производителей зерна. Пошлина распространяется и на зерно, вывозимое в траты — партнеры по ЕАЭС, что является ударом по их экономической интеграции. И — дополнительным барьером на границе: министерство сельского хозяйства РФ предлагает вернуть санитарный контроль на границе с Казахстаном и отслеживать перемещение каждой партии¹⁰.

Процедуры проверок существуют и с казахстанской стороны. Так, с октября 2018 г. вместе с пограничниками на пунктах пропуска работают и сотрудники департамента госдоходов, которые фиксируют реальный объем импорта, чтобы облагать его НДС (ранее сотрудники пограничной службы при ввозе груза выдавали перевозчикам талон, получаемый из налоговой службы, и до 20-го числа следующего месяца владелец груза должен был уплатить налог; но платили его

⁹ <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6083cdfb9a79475b93dac801>.

¹⁰ <https://www.kommersant.ru/doc/4975416>.

далеко не все) Появляются сообщения и о появлении на границе сотрудников службы экспортного контроля, осуществляющих мониторинг перемещения грузов¹¹. С 2021 г. в Казахстане внедряются Сопроводительные накладные товаров (СНТ) — для обеспечения прозрачности и сквозного контроля товарооборота от момента импорта до розничной реализации или экспорта, в том числе, во исполнение международных обязательств, принятых Казахстаном при вступлении в ВТО.

Выводы

По итогам проведенного исследования и серьезным барьером на пути реализации потенциала евразийской интеграции остается плохое состояние пограничной и дорожной инфраструктуры. Проблема решается медленно, а к существующим барьерам добавляются искусственные новые тарифные и нетарифные барьеры.

Избыточный контроль за трансграничной транспортировкой грузов под предлогами обеспечения безопасности вредит взаимовыгодному сотрудничеству российского и казахстанского бизнеса, отношениям между нашими народами, а значит — и экономической безопасности России.

¹¹ <http://www.diapazon.kz/aktobe/aktobe-city/104579-na-granice-s-rossiey-snova-nachali-proveryat-gruzy.html>.

АННОТИРОВАННЫЙ СПИСОК СТАТЕЙ

Агапова А. В. Развитие механизма «единого окна» в ЕАЭС: проблемы реализации, пути решения

В статье проводится анализ проблем, препятствующих реализации механизма «единого окна» в странах ЕАЭС и в России в частности. На основе выявленных проблем предложены пути их решения.

Ключевые слова: «единое окно», ЕАЭС, информационное взаимодействие государственных контролирующих органов

Agapova A. V. Development of the “single window” mechanism in the EAEU: implementation problems, solutions

The article analyses the problems impeding the implementation of the single window mechanism in the EAEU countries and in Russia, in particular. On the basis of the identified problems, ways to solve them are proposed.

Keywords: “single window”, EAEU, information interaction of state regulatory bodies

Аркадьева О. Г., Березина Н. В. Деятельность федеральных служб по администрированию доходов бюджетов

В статье рассматривается деятельность Федеральной таможенной службы, Федеральной налоговой службы и Федерального казначейства, подведомственных Министерству финансов РФ, с позиции их места в контрольной деятельности государства в финансовой сфере, объемов бюджетных средств, затрачиваемых на содержание каждой из служб, и отношения средства, восстановленных федеральными службами в бюджет по результатам контрольной деятельности к бюджетным средствам, затраченным на функционирование федеральной службы. Проанализированы положения, регулирующие деятельность каждой из федеральных служб; нормативные акты в сфере организации финансового контроля и надзора органов государственной власти и местного самоуправления; данные об исполнении бюджетов за 2017-2019 гг. и отчеты о деятельности федеральных служб за 2017-2019 гг. Установлено, что полномочия по контролю, надзору в сфере администрирования доходов распределены между федеральными службами в соответствии с закрепленными за ними сферами регулирования, однако ключевая роль в администрировании доходов по ряду параметров принадлежит Федеральной налоговой службе.

Ключевые слова: Федеральная таможенная служба, Федеральное казначейство, Федеральная налоговая служба, администрирование доходов, бюджетные расходы

Arkadieva O. G., Berezina N. V. Activities of federal services on administration of budget revenues

The article examines the activities of the Federal Customs Service, the Federal Tax Service and the Federal Treasury, subordinate to the Ministry of Finance of the Russian Federation, from the position of their place in the control activities of the state in the financial sphere, the amount of budget funds spent on the maintenance of each of the services, and the ratio of funds restored by federal services to the budget based on the results of control activities to budget funds spent on the functioning of the federal service. The provisions regulating the activities of each of the federal services are analyzed; regulations in the field of organization of financial control and supervision of public authorities and local self-government; data on budget execution for 2017-2019 and reports on the activities of federal services for 2017-2019. It has been established that the powers of control and supervision in the field of income administration are distributed among the federal services in accordance with the areas of regulation assigned to them, but the key role in the administration of income belongs to the Federal Tax Service in a number of parameters.

Keywords: Federal Customs Service, Federal Treasury, Federal Tax Service, revenue administration, budget expenditures

Бойкова М. В., Белущенко К. В. Направления совершенствования практической подготовки специалиста таможенного дела в условиях цифровизации

В статье рассматриваются вопросы практической подготовки студентов. Определены факторы, оказывающие влияние на реализацию практической подготовки в Российской таможенной академии. Практическая подготовка, направленная на закрепление, развитие навыков, связанных с будущей профессиональной деятельностью, является непосредственным условием эффективности будущего кадрового состава таможенных органов и влечет за собой формирование нового организационно-экономического механизма в профессиональной подготовке специалистов, направленного на повышение качества таможенных услуг.

Ключевые слова: практическая подготовка студентов, кадровый потенциал, Стратегия развития федеральной таможенной службы до 2030 года, целевые ориентиры, цифровизация, профессиональный стандарт таможенника

Boykova M. V., Belushchenko K. V. Directions for improving the practical training of customs specialists in the context of digitalization

The article deals with the issues of practical training of students. Factors influencing the implementation of practical training in the Russian Customs Academy are determined. Practical training aimed at consolidation, development of skills related to future professional activity is a direct condition of effectiveness of future cadre of customs authorities and entails the formation of a new organizational and economic mechanism in professional training of specialists, aimed at improving the quality of customs services.

Keywords: practical training of students, personnel potential, Federal Customs Service Development Strategy up to 2030, target benchmarks, digitalization, professional standard of a customs officer

Борисова Е. М., Николаева С. В. К вопросу таможенного администрирования электронной торговли

Статья посвящена проблемам администрирования таможенных органов, современным тенденциям в таможенном законодательстве по вопросу регулирования электронной торговли. Авторы высказывают мнение относительно причин роста объемов электронной торговли, связанного с интересом граждан к маркетплейсам из-за пандемии.

Ключевые слова: таможенное администрирование, электронная торговля, пандемия, интернет-площадка, декларирование

Borisova E. M., Nikolaeva S. V. On the issue of customs administration of electronic commerce

The article is devoted to the problems of administration of customs authorities, current trends in customs legislation on the regulation of electronic commerce. The authors express their opinion on the reasons for the growth of e-commerce volumes associated with the interest of citizens in marketplaces due to the pandemic.

Keywords: customs administration, e-commerce, pandemic, Internet platform, declaration

Ворона А. А., Горохов А. Д. Оптимизация цифровых процессов в таможенных органах (на примере использования чат-ботов)

Использование цифровых технологий в современном мире становится необходимостью, поскольку есть потребность в ускорении и улучшении процессов, что как раз достигается за счет их применения. В статье рассматриваются

основные преимущества использования цифровых технологий в деятельности таможенных органов. Выявляются аспекты деятельности таможенных органов, требующих оптимизации работы с документами, а также приводятся примеры использования таких технологий в зарубежных странах.

Ключевые слова: таможенные органы, торговля, внешнеэкономическая деятельность, сотрудничество, цифровые технологии, искусственный интеллект

Vorona A. A., Gorokhov A. D. Optimization of digital processes in customs authorities (using chatbots as an example)

The use of digital technologies in the modern world is becoming a necessity, since there is a need to accelerate and improve processes, which is precisely achieved through their application. The article discusses the main advantages of using digital technologies in the activities of customs authorities. Aspects of the activities of customs authorities requiring optimization of work with documents are identified, and examples of the use of such technologies in foreign countries are also given.

Keywords: customs authorities, trade, foreign economic activity, cooperation, digital technologies, artificial intelligence

Ворона А. А., Горохов А. Д. Применение искусственного интеллекта в логистике как направление ее совершенствования

В современном мире применение цифровых технологий становится необходимостью для осуществления любых процессов. Применение технологий позволяет не только оптимизировать процессы, но и снизить издержки на их осуществление. В статье рассматриваются перспективы использования алгоритмов машинного обучения в логистических маршрутах, проводится анализ технологий и современных тенденции в логистике и рассматриваются основные пути оптимизации логистических маршрутов. Приводятся преимущества использования искусственного интеллекта аналитических процессах, а также проблемные вопросы, связанные с использованием цифровых технологий.

Ключевые слова: цифровизация, логистика, искусственный интеллект, алгоритмы, машинное обучение, внешнеэкономическая деятельность

Vorona A. A., Gorokhov A. D. The use of artificial intelligence in logistics as a direction of its improvement

In the modern world, the use of digital technologies is becoming a necessity for the implementation of any processes. The use of technologies allows

not only to optimize processes, but also to reduce the costs of their implementation. The article discusses the prospects of using machine learning algorithms in logistics routes, analyzes technologies and current trends in logistics and discusses the main ways to optimize logistics routes. The advantages of using artificial intelligence in analytical processes are given, as well as problematic issues related to the use of digital technologies.

Keywords: digitalization, logistics, artificial intelligence, algorithms, machine learning, foreign economic activity

Ворона А. А., Мирная Е. А. Внешнеторговый оборот России и Германии: тенденции и перспективы

Одним из основных торговых партнеров для Российской Федерации является Германия, эта страна крупнейший импортер российского газа. Стоит отметить, что в период пандемии COVID — 19 внешнеторговый оборот с этой страной снизился до минимальных значений, но к концу 2020 г. эта ситуация изменилась в лучшую сторону, реализуется проект по строительству Северного потока — 2, запуск которого может вывести из кризиса показатель внешнеторгового оборота, в данной работе авторами составлен прогноз дальнейшего развития экспортных и импортных отношений России и Германии и даны соответствующие выводы.

Ключевые слова: Германия, Россия, экспорт, импорт, внешнеторговый оборот, Северный поток — 2

Vorona A. A., Mirnaya E. A. Foreign trade turnover of Russia and Germany: trends and prospects

One of the main trading partners for the Russian Federation is Germany, this country is the largest importer of Russian gas. It is worth noting that during the COVID-19 pandemic, foreign trade turnover with this country decreased to minimal values, but by the end of 2020 this situation has changed for the better, a project is being implemented to build Nord Stream — 2, the launch of which can bring the indicator of foreign trade turnover out of the crisis, in this paper the authors have made a forecast for the further development of export and import relations between Russia and Germany and given the appropriate conclusions.

Keywords: Germany, Russia, export, import, foreign trade turnover, Nord Stream — 2

Воронин С. Е., Фильчакова В. А. Цифровая валюта во внешнеэкономической деятельности

В данной статье рассматривается пилотный проект цифрового рубля, который планируется к запуску в режиме эксперимента в 2022 году. Суть данной, уже третьей формы денежного выражения, заключается в переводе и расчете денежных средств, подобно безналичной форме. Однако цифровой рубль — уникальный элемент, который возможно отследить Центральному банку России. В статье приводится анализ преимуществ и недостатков цифрового рубля, которые станут более понятными уже после запуска тестирования данной модели.

Ключевые слова: цифровой рубль, Центральный Банк России, деньги, электронный кошелек

Voronin S. E., Filchakova V. A. Digital currency in foreign economic activities

This article discusses a pilot project for the digital ruble, which is planned to be launched as an experiment in 2022. The essence of this, already the third form of monetary expression, is the transfer and calculation of funds, like a non-cash form. However, the digital ruble is a unique element that can be traced by the Central Bank of Russia. The article provides an analysis of the advantages and disadvantages of the digital ruble, which will become clearer after the launch of testing this model.

Keywords: digital ruble, Central Bank of Russia, money, electronic wallet

Гетман А. Г. Применение процедуры приостановления выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных, в новых условиях

В статье рассматривается механизм действий таможенных органов по защите интеллектуальной собственности, применяемый при перемещении товаров через таможенную границу Союза. Проанализирована процедура приостановления срока выпуска товаров, обладающих признаками контрафактных, на 10 рабочих дней. Проведен анализ понятия «рабочих дней» применительно к срокам приостановления выпуска товаров. С учетом выхода Указов Президента РФ об объявлении нерабочих дней, выявлена необходимость дополнительного правового регулирования «нерабочих дней» и «рабочих дней» в целях исполнения таможенного законодательства ЕАЭС.

Ключевые слова: процедура приостановления выпуска товаров, защита прав на объекты интеллектуальной собственности таможенными органами, сроки выпуска товаров, рабочие дни

Getman A. G. Application of the procedure for suspension of the release of goods with signs of counterfeit in the new conditions

The article describes the mechanism of actions of customs authorities to protect intellectual property, used when moving goods across the customs border of the Union. The article analyzes the procedure for suspending the release of goods with signs of counterfeit for 10 working days. The analysis of the concept of “working days” in relation to the timing of the suspension of the release of goods. Taking into account the announcement of the release of the President of the Russian Federation on the announcement of non-working days, the need for additional legal regulation of “non-working days” and “working days” was identified in order to comply with the customs legislation of the EAEU.

Keywords: procedure for suspending the release of goods, protection of intellectual property rights by customs authorities, terms of release of goods, working days

Гетман А. Н. Финансовые риски невыполнения планового задания по таможенным платежам, обусловленные запретом на ввоз отдельной категории товаров

В статье рассматривается влияние запретов на ввоз отдельной категории товаров на перечисление таможенными органами денежных средств в Федеральный бюджет. На основе результата анализа статистических данных проведена оценка финансового риска невыполнения планового задания таможенными органами. Сделан вывод о целесообразности использования менеджмента рисков.

Ключевые слова: таможенные платежи, плановое задание, финансовый риск, менеджмент рисков

Getman A. N. Financial risks of non-fulfillment of the planned task on customs payments due to the ban on the import of a separate category of goods

This article discusses the impact of prohibitions on the import of a particular category of goods on the transfer of funds by the customs authorities to the Federal budget. Based on the result of the analysis of statistical data, an assessment of the financial risk of non-fulfillment of the planned task by the customs authorities was carried out. It is concluded about the expediency of using risk management.

Keywords: customs payments, planned task, financial risk, risk management

Головань Т. В., Тонконог В. В. Цифровизация как способ повышения эффективности и результативности деятельности таможенных органов на примере ЦЭД Новороссийской таможни

Цифровизация проникает во все больше сфер человеческой жизни и экономики. Не исключение и деятельность таможенных органов. В статье нашли отражение результаты применения таких цифровых технологий в процессе таможенного оформления как автоматизация регистрации и выпуска деклараций на товары, осуществляемой Центром электронного декларирования. Дана оценка результативности и эффективности деятельности ЦЭД Новороссийской таможни, также представлены данные по расчету целевых показателей, свидетельствующих о результативности деятельности ЦЭД Новороссийской таможни.

Ключевые слова: цифровизация, искусственный интеллект, деятельность таможенных органов, декларация на товары, автоматическая регистрация, автоматический выпуск, целевой показатель, ЦЭД

Golovan T. V., Tonkonog V. V. Digitalization as a way to improve the efficiency and effectiveness of the customs authorities' activities on the example of the Novorossiysk customs' CED

Digitalization is penetrating more and more areas of human life and economy. The activities of the customs authorities are no exception. The results of the use of such digital technologies in the process of customs clearance as the automation of registration and issuance of declarations for goods, carried out by the Center for Electronic Declaration (CED), are reflected in this article. An assessment of the effectiveness and efficiency of the CED of the Novorossiysk customs is given, also a data on the calculation of target indicators is presented, indicating the effectiveness of the activities of the CED of the Novorossiysk customs.

Keywords: digitalization, artificial intelligence, customs activities, declaration of goods, automatic registration, automatic release, target indicator, CED

Гончарук И. В. Управление цепями поставок в трансграничной торговле: новое в российской практике

В настоящее время электронная торговля изменила контуры международной торговой среды, что требует от таможенных администраций инновационных решений для повышения эффективности оформления малоценных и мелких посылок и снижения таможенных рисков. Дана характеристика инициатив

Правительства Российской Федерации и ФТС России, по созданию института уполномоченных операторов интернет-торговли, и эксперимента по реализации концепции бондового склада.

Ключевые слова: трансграничная торговля, Всемирная таможенная организация, таможенное администрирование, маркетплейсы, интернет-магазины, почтовый оператор, бондовый склад, оператор интернет-торговли

Goncharuk I. V. Customs management of supply chains in cross-border trade: new in russian practice

Currently, e-commerce has changed the contours of the international trading environment, which requires innovative solutions from customs administrations to improve the efficiency of processing low-value and small parcels and reduce customs risks. The article describes the initiatives of the Government of the Russian Federation and the Federal Customs Service of Russia to create an institution of authorized e-commerce operators, and an experiment to implement the concept of a bond warehouse.

Keywords: cross-border trade, World Customs Organization, customs administration, marketplaces, online stores, postal operator, bonded warehouse, online trade operator

Грицай Ю. К. Аспекты цифровизации функций таможенных органов РФ: экономическая безопасность и деловой климат

В статье рассматриваются взаимосвязь понятий цифровизация таможенных органов, экономической безопасности и делового климата в РФ. Дана оценка влияния цифровизации таможенных органов РФ на показатели экономической безопасности и делового климата.

Ключевые слова: экономическая безопасность, цифровизация таможенных органов РФ, деловой климат РФ, показатели эффективности

Gritsai Yu. K. Aspects of digitalization of the functions of the customs authorities of the Russian Federation: economic security and business climate

The article examines the relationship between the concepts of digitalization of customs authorities, economic security and the business climate in the Russian Federation. The assessment of the impact of digitalization of the customs authorities of the Russian Federation on the indicators of economic security and the business climate is given.

Keywords: Economic security, digitalization of customs authorities of the Russian Federation, business climate of the Russian Federation, performance indicators

Ермакова Е. В. Международные цепи поставок: комплексный подход к анализу рисков

На современном этапе развития международной торговли особое внимание уделяется вопросам устойчивости и конкурентоспособности цепей поставок. Закрытый характер таможенной системы управления рисками вносит элемент неопределенности в результат таможенного контроля для участников международной цепи поставок, что может вызывать сбои в процессах управления товарным потоком и приводить к дополнительным логистическим издержкам. Основная цель настоящего исследования заключается в рассмотрении таможенных рисков с различных ракурсов и определении направлений для совершенствования процессов управления рисками как со стороны таможенных органов, так и со стороны участников международных цепей поставок.

Ключевые слова: международная цепь поставок, таможенный риск, система управления рисками, товарный поток

Ermakova E. V. International supply chains: comprehensive approach to risk analysis

At the present stage of development of international trade, special attention is paid to the issues of sustainability and competitiveness of supply chains. The closed nature of the customs risk management system introduces an element of uncertainty in the result of customs control for participants in the international supply chain, which can cause disruptions in the processes of managing the flow of goods and lead to additional logistics costs. The main purpose of this study is to consider customs risks from different angles and identify directions for improving risk management processes both on the part of customs authorities and on the part of participants in international supply chains.

Keywords: international supply chain, customs risk, risk management system, commodity flow

Зверев Р. А. Методические подходы к организации контроллинга в Центре электронного декларирования

Выбор методического подхода к организации и реализации системы управления в таможенных органах служит определяющей концепцией развития государственных структур. Разнообразие методических подходов создает возможность формирования систем управления, отличающихся, как правило, целевыми установками и используемым инструментарием. Зачастую полярные точки зрения, затрудняют однозначную трактовку проблем и не

формируют единое видение проблем управления. В статье на примере Московского областного таможенного поста (Центра электронного декларирования) продемонстрирован пример выбора методического подхода к внедрению методики контроллинга. Сделаны выводы о целесообразности гармонизации методического подхода к формированию системы контроллинга в таможенных органах.

Ключевые слова: методический подход, управление, контроллинг, Центр электронного декларирования, таможенные органы

Zverev R. A. Methodological approaches to the organization of controlling in the Electronic Declaration Center

The choice of a methodological approach to the organization and implementation of a management system in customs serves as a defining concept for the development of state structures. The variety of methodological approaches creates the possibility of formation of management systems, differing, as a rule, by target settings and used tools. Often, polar points of view, make it difficult to interpret the problems unambiguously and do not form a unified vision of management problems. In the article the example of the Moscow regional customs post (the Center of the electronic declaration) shows the example of the choice of methodical approach to the introduction of controlling methodology. Conclusions are drawn on the feasibility of harmonizing the methodological approach to the formation of the controlling system in customs authorities.

Keywords: methodological approach, management, controlling, electronic declaration center, customs authorities

Истомина Л. Г., Морозов И. А., Шишова А. С. Защита таможенными органами прав на объекты интеллектуальной собственности на примере косметических средств

В статье анализируется практика применения защиты прав на объекты интеллектуальной собственности на примере косметической продукции, а также развитие таможенного реестра по данному вопросу. Целью данной статьи является исследование форм и мер таможенного контроля, применяемых в отношении косметической продукции. Выявляются актуальные проблемы, а также предлагаются пути решения и совершенствования. Методология исследования — изучение теоретической литературы по данной проблеме, рассмотрение практического отечественного опыта. Согласно Стратегии развития ФТС России до 2030 года, одним из приоритетных направлений

совершенствования таможенного администрирования, связанного с обеспечением защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, является внедрение современных интегрированных информационных цифровых технологий, направленных на безопасность и упрощение таможенных процедур. В ходе анализа были предложены наиболее эффективные подходы к защите прав на объекты интеллектуальной собственности на примере косметической продукции, ввозимой на территорию Евразийского экономического союза. Одними из наиболее действенных механизмов считаются автоматическая регистрация товарных знаков в ТРОИС и разработка международных соглашений по данному вопросу. На данный момент в ЕАЭС принято решение объединить национальные реестры в Единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности (ЕТРОИС).

Ключевые слова: таможенные органы, косметическая и парфюмерная продукция, объекты интеллектуальной собственности, таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности, ЕАЭС

Istomin L. G., Morozov I. A., Shishova A. S. Customs protection of rights to intellectual property objects on the example of cosmetic products
The article analyzes the practice of applying the protection of intellectual property rights on the example of cosmetic products, as well as the development of a customs register on this issue. The purpose of this article is to study the forms and measures of customs control applied to cosmetic products. Actual problems are identified, and solutions and improvement are proposed. The research methodology is the study of theoretical literature on this issue, consideration of practical domestic experience. According to the Development Strategy of the FCS of Russia until 2030, one of the priority areas for improving customs administration associated with ensuring the protection of intellectual property rights is the introduction of modern integrated information digital technologies aimed at security and simplification of customs procedures. During the course of the analysis, the most effective approaches to the protect intellectual property rights were proposed on the example of cosmetic products imported into the territory of the Eurasian Economic Union. One of the most effective mechanisms are considered to be the automatic registration of trademarks in Customs Register of Intellectual Property Objects and the development of international agreements on this issue. At the moment, the EAEU has decided to combine the national registers into the Unified Customs Register of Intellectual Property Objects.
Keywords: customs authorities, cosmetic and perfumery products, intellectual property, customs register of intellectual property, EAEU

Истомин Л. Г., Шилова Ю. А. Северный морской путь как шаг для углубления интеграции России с внешним миром

В статье анализируются основные задачи освоения Северного морского пути с точки зрения развития интеграционных процессов. Целью данной статьи является исследование транспортных проблем российской Арктики, прежде всего его главной морской артерии — Северного морского пути, включающего в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева в Чукотское море и Берингов пролив. Северный морской путь охватывает полностью акватории арктических морей и частично Северного Ледовитого океана в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации.

Исторически сложилось, что основные торговые маршруты проходят в обход нашей страны, от восточных портов в Китае в страны западной Европы через Индийский океан и Суэцкий канал, и контролируется ВМФ США. Использование данного маршрута фактически изолирует Россию, существенно ограничивая ее мирохозяйственные, а в следствии и интеграционные связи со странами Европы и Азии. Это самый короткий путь из Европы в Азию, альтернатива существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий канал, следование по которому при перевозке грузов уже минимизирует все издержки, как израсходованного времени, так и финансов.

Основное и наиболее важное преимущество морских перевозок состоит в том, что они обеспечивают доставку грузов больших объемов, более того, возможны поставки комбинированных грузов. Развитие Северного морского пути значительно повысит значение нашей страны в международной торговле и позволит расширить географию интеграций с другими странами.

Ключевые слова: Северный морской путь, глобальная интеграция, транзитный коридор, мировая экономика, внешнеторговые связи

Istomin L. G., Shilova J. A. The Northern sea route as a step to deepen Russia's integration with the outside world

The article analyzes the main tasks of the development of the Northern Sea Route from the point of view of the development of integration processes. The purpose of this article is to study the transport problems of the Russian Arctic, primarily its main sea artery — the Northern Sea Route, which includes all navigable navigation routes from the Barents Sea to the Chukchi Sea and the Bering Strait. The Northern Sea Route completely covers the waters of the Arctic seas and partially of the Arctic Ocean within the exclusive economic zone of the Russian Federation.

Historically, the main trade routes bypass our country, from eastern ports in China to Western European countries through the Indian Ocean and the Suez Canal, and are controlled by the US Navy. The use of this route actually isolates Russia, significantly limiting its global economic, and as a result, integration ties with the countries of Europe and Asia. This is the shortest route from Europe to Asia, an alternative to the existing intercontinental transport links between the countries of the Atlantic and Pacific basins through the Suez Canal, following which when transporting goods already minimizes all costs, both time spent and finances.

The main and most important advantage of sea transportation is that they ensure the delivery of large volumes of cargo, moreover, combined cargo deliveries are possible. The development of the Northern Sea Route will significantly increase the importance of our country in international trade and will expand the geography of integration with other countries.

Keywords: The Northern Sea Route, global integration, transit corridor, world economy, foreign trade relations

Калмыков С. П., Мазалова А. Г. Импорт в Российскую Федерацию товаров для нефтегазовой отрасли: внешнеэкономический аспект

Статья посвящена изучению зависимости рынка Российской Федерации от импорта товаров для нефтегазовой отрасли. К таким товарам можно отнести буровые установки, лаборатории, трубы и т.п. По данным Федеральной таможенной службы, импорт в Российскую Федерацию за первое полугодие текущего года вырос на 30% и достиг пятилетнего максимума. Данный показатель говорит о неспособности отечественного рынка обеспечить себя соответствующими товарами. Однако стоит ожидать изменение ситуации в лучшую сторону. Евразийский экономический союз, участником которого является Россия, принял план по импортозамещению и по созданию единого рынка газа, также до 2024 года Министерство промышленности и торговли РФ выделит средства на производство оборудования для нефтегазовой отрасли, что поможет снизить уровень импорта практически до докризисного.

Ключевые слова: импорт, Российская Федерация, товары для нефтегазовой отрасли

Kalmykov S. P., Mazalova A. G. Import to the Russian Federation of goods for the oil and gas industry: the foreign economic aspect

The article is devoted to the study of the dependence of the Russian Federation market on imports of goods for the oil and gas industry. Such

goods include drilling rigs, laboratories, pipes, etc. According to the Federal Customs Service, imports to the Russian Federation in the first half of this year increased by 30% and reached a five-year high. This indicator indicates the inability of the domestic market to provide itself with the relevant goods. However, we should expect a change in the situation for the better. The Eurasian Economic Union, of which Russia is a member, has adopted a plan for import substitution and the creation of a single gas market, and by 2024 the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation will allocate funds for the production of equipment for the oil and gas industry, which will help reduce the level of imports to almost pre-crisis.

Keywords: import, Russian Federation, goods for the oil and gas industry

Калмыков С. П., Меликджанян Н. Г., Селезнев И. В. Совершенствование таможенного администрирования в современных условиях на территории Новосибирской области

В статье рассматриваются вопросы совершенствования таможенных процедур в пропускных пунктах. Особую актуальность данному вопросу придает современная тенденция к внедрению цифровых технологий в различных областях, что также не должно обойти стороной таможенные органы. Авторами предлагается анализ происходящих перемен в сфере таможенного администрирования на примере Новосибирской области, где в ближайшие годы как раз будут осуществляться улучшения самой разной направленности, отражающие ключевые идеи развития внешнеэкономических отношений и таможенного контроля. С целью их рассмотрения и оценки была собрана и преобразована информация из доступных источников, которая представлена ниже.

Ключевые слова: таможенное администрирование, пункты пропуска, цифровизация, интеллектуальная таможня, инспекционно-досмотровый комплекс, стратегии развития, интернет-торговля, внешнеэкономическая деятельность, Новосибирская область

Kalmykov S. P., Melikdzhanyan N. G., Seleznev I. V. Improvement of customs administration in modern conditions on the territory of the Novosibirsk region

The article discusses the issues of improving customs procedures at checkpoints. The current trend towards the introduction of digital technologies in various fields gives particular relevance to this issue, which also should not bypass the customs authorities. The authors propose an analysis of

the ongoing changes in the field of customs administration on the example of the Novosibirsk region, where improvements of various directions will be implemented in the coming years, reflecting the key ideas of the development of foreign economic relations and customs control. In order to review and evaluate them, information was collected and transformed from available sources, which is presented below.

Keywords: Customs administration, Checkpoints, Digitalization, Intelligent Customs, Inspection and inspection complex, Development strategies, Online commerce, Foreign economic activity, Novosibirsk region

Калмыков С. П., Морозова А. А. Новосибирский мультимодальный транспортный узел: развитие транспортных возможностей на автомобильной дороге «Южный транзит»

Новосибирский мультимодальный транспортный узел — важный перспективный объект для города Новосибирска, так как усовершенствование его приводит к качественному улучшению не только автомобильных дорог в самом городе, но и таможенной инфраструктуры для таможенных органов целого региона. Создание и обустройство новой автомобильной дороги, проходящей через Бугринский мост, позволит расширить грузопотоки по разным направлениям движения. В связи с ухудшением обстановки, связанной с пандемией Covid-19, сократились объемы пассажиропотоков и грузопотоков. Улучшая транспортную и таможенную инфраструктуру на федеральном уровне, для таможенных органов на региональном уровне появится много новых возможностей обеспечивать безопасность страны при перемещении товаров физическими и юридическими лицами, осуществлении возрастающего объема таможенного транзита товаров.

Ключевые слова: мультимодальный транспортный узел, «Южный транзит», транспорт, таможенная инфраструктура, таможенные органы

Kalmykov S. P., Morozova A. A. Novosibirsk multimodal transport hub: development of transport opportunities on the Southern transit highway
Novosibirsk multimodal transport hub is an important promising object for the city of Novosibirsk, as its improvement leads to qualitative improvement not only of roads in the city, but also of customs infrastructure for customs authorities of the whole region. The creation and arrangement of a new road passing through the Bugrinsky Bridge will allow to expand traffic flows in different directions of traffic. Due to the deteriorating situation associated with the Covid-19 pandemic, passenger traffic and cargo

flows decreased. By improving transport and customs infrastructure at the federal level, there will be many new opportunities for customs authorities at the regional level to ensure the security of the country when moving goods by individuals and entities, the implementation of increasing customs transit of goods.

Keywords: multimodal transport hub, Southern transit, transport, customs infrastructure, customs authorities

Коновалова Т. А. Россия — Беларусь: интеграция в условиях санкций Запада

В статье рассматриваются вопросы современного состояния Союзного государства России и Беларусь с учетом санкционного давления со стороны стран Запада. Определены конкретные санкции и характер их влияния на экономическую интеграцию двух стран, проанализированы результаты торгового сотрудничества государств, рассмотрены результаты совместной деятельности в отдельных областях, содержание и планируемые результаты согласованных Президентами двух стран в начале сентября 2021 г. 28 программ Союзного государства, перспективы дальнейшей интеграции.

Ключевые слова: интеграция, Союзное государство России и Беларуси, товарооборот Союзного государства, санкции Запада в отношении Беларуси

Konovalova T. A. Russia — Belarus: integration under Western sanctions

The article examines the issues of the current state of the Union State of Russia and Belarus, taking into account the sanctions pressure from Western countries. The specific sanctions and the nature of their impact on the economic integration of the two countries are determined, the results of trade cooperation between the states are analyzed, the results of joint activities in certain areas are considered, the content and planned results of the 28 programs of the Union State agreed by the Presidents of the two countries in early September 2021, prospects for further integration are determined.

Keywords: Integration, the Union State of Russia and Belarus, the trade turnover of the Union State, Western sanctions against Belarus

Косицина Л. А., Косицин И. А. Эволюция института таможенного режима

Таможенное дело в современных условиях является неотъемлемой частью деятельности государства. Авторами анализируется понятие «таможенный режим». В статье выявляется сущность таможенного режима, проводится классификация этапов его развития. Делается вывод о стабильности сущ-

ности таможенного режима в отличие от формы, в которую его облачают в различные периоды нормативного регулирования.

Ключевые слова: таможенный режим, таможенная процедура, режим, процедура, административно-правовой режим, таможенная логистика

Kositsina L. A., Kositsyn I. A. Evolution of customs regime institution

Customs business in modern conditions is an integral part of the activity of the state. The authors analyze the concept of “customs regime”. The article reveals the essence of the customs regime, classifies the stages of its development. The conclusion is made about the stability of the essence of the customs regime in contrast to the form in which it is clothed in various periods of regulatory regulation.

Keywords: customs regime, customs procedure, regime, administrative procedure, administrative law regime, customs logistics

Кочкаров Р. Х., Марченкова А. А. Защита интеллектуальной собственности как фактор обеспечения экономической безопасности

В данной статье рассматриваются вопросы защиты интеллектуальной собственности как фактора обеспечения экономической безопасности. Контрафактные товары, произведенные в любой части мира, растут, создавая риски для здоровья и благополучия потребителей, искажая конкуренцию, нанося ущерб законным интересам производителей и их фирменным наименованиям, подрывая занятость и снижая налоговые поступления.

В рамках выполненного исследования, выявлено, что необходимо формирование новых эффективных инструментов выявления и противодействия нарушениям прав на объекты интеллектуальной собственности, установление правильного баланса между правами интеллектуальной собственности и потребностями общества. Поскольку последствия контрафакции ощущаются во всем обществе, меры по решению этой проблемы должны приниматься на всех уровнях: международными организациями и бизнес-ассоциациями, законодателями, промышленностью, компаниями, правоохранительными органами, региональными властями и потребителями.

Ключевые слова: контрафактная продукция, товарный знак, интеллектуальная собственность, производители, потребители, международная торговля

Kochkarov R. H., Marchenkova A. A. Intellectual property protection as a factor of economic security

This article discusses the issues of intellectual property protection as a factor in ensuring economic security. Counterfeit goods produced in any

part of the world are growing, creating risks to the health and well-being of consumers, distorting competition, damaging the legitimate interests of manufacturers and their brand names, undermining employment and reducing tax revenues.

Within the framework of the performed research, it was revealed that it is necessary to form new effective tools for identifying and countering violations of intellectual property rights, establishing the right balance between intellectual property rights and the needs of society. Since the consequences of counterfeiting are felt throughout society, measures to address this problem should be taken at all levels: international organizations and business associations, legislators, industry, companies, law enforcement agencies, regional authorities and consumers.

Keywords: counterfeit products, trademark, intellectual property, manufacturers, consumers, international trade

Курицына Н. И. Использование электронных пломб как метод обеспечения сохранности груза при осуществлении таможенного транзита

В статье раскрывается понятие электронных пломб как инструмента обеспечения сохранности груза при осуществлении таможенного транзита. Даются определения, а также сравнения разновидностей пломб (электронное пломбировочное устройство, электронное запорно-пломбировочное устройство). Также раскрываются технические характеристики, производится анализ и сравнение пломб, приводятся плюсы и минусы использования пломб для участников Внешнеэкономической деятельности и таможенных органов и рассказывается о результатах тестового внедрения пломб. Делается вывод, что пломбировочные устройства играют важную роль в области обеспечения сохранности груза.

Ключевые слова: электронные пломбы, электронное пломбировочное устройство, транзит, цифровые технологии

Kuritsyna N. I. The use of electronic seals as a method of ensuring the safety of cargo during customs transit

The article reveals the concept of electronic seals as a tool to ensure the safety of cargo during customs transit. Definitions are given, as well as comparisons of types of seals (electronic sealing device, electronic locking and sealing device). Technical characteristics are also disclosed, seals are analyzed and compared, the pros and cons of using seals for participants in Foreign economic activity and customs authorities are given, and the

results of the test implementation of seals are described. It is concluded that sealing devices play an important role in ensuring the safety of cargo.

Keywords: electronic seals, electronic sealing device, transit, digital technologies

Кутепова О. Н., Добрынина А. С. Проблемные вопросы таможенного декларирования и контроля объектов научных исследований, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС

На сегодняшний день наука в России не стоит на месте. Постепенно, методами проб и ошибок, научные труды российских ученых вносят вклад в мировую науку (международное научно-техническое сотрудничество).

Роль отечественной науки многократно возросла в условиях формирования новых механизмов экономического, научного, технологического роста. В связи с таким ростом, у университетов возникает потребность в перемещении объектов научных исследований (далее — ОНИ) через таможенную границу ЕАЭС.

Но для того чтобы отправить ОНИ приходится сталкиваться с рядом проблем для правильного декларирования научных образцов. Поэтому для таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности важно правильно оформить декларацию разрешительные и товаросопроводительные документы для дальнейшего перемещения, с целью соблюдения таможенного законодательства и экономической безопасности страны. Этими соображениями и обусловлено понимание актуальности выбранной темы и необходимости дальнейшего изучения.

В статье рассматриваются теоретические и практические основы таможенного декларирования и контроля ОНИ, проблемы, возникающие при перемещении ОНИ в части оформления декларации и разрешительных документов и практические рекомендации для устранения описанных проблемных вопросов.

Ключевые слова: таможенное декларирование, таможенный контроль, объекты для научных исследований, перемещение через границу

Kutepova O. N., Dobrynina A. S. Problematic issues of customs declaration and control of scientific research objects moved across the customs border of the EAEU

Today, science in Russia does not stand still. Gradually, by trial and error, the scientific works of Russian scientists contribute to the world science (international scientific and technical cooperation).

The role of Russian science has increased many times in the context of the formation of new mechanisms of economic, scientific, and technological growth. In connection with this growth, universities have a need to move research objects (hereinafter — THEY) across the customs border of the EAEU.

But in order to send THEM, you have to face a number of problems for the correct declaration of scientific samples. Therefore, it is important for the customs authorities and participants of foreign economic activity to properly issue the declaration of permits and shipping documents for further movement, in order to comply with the customs legislation and the economic security of the country. These considerations determine the understanding of the relevance of the chosen topic and the need for further study.

The article deals with the theoretical and practical foundations of customs declaration and control of ONI, the problems that arise when moving ONI in terms of registration of the declaration and permits, and practical recommendations for eliminating the described problematic issues.

Keywords: customs declaration, customs control, objects for scientific research, movement across the border

Кутепова О. Н., Чепурных А. О. Перемещение объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС

Исследование научного потенциала России и университетов РФ. Выявление проблем, с которыми может столкнуться декларант объектов научных исследований. Создание рекомендаций для предотвращения этих проблем. Создание регламента перемещения объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС, создание регламента логистических цепей поставок, выбор оптимального вида транспорта для перемещения объектов научных исследований.

Ключевые слова: Регламент перемещения объектов научных исследований, логистика, перемещение объектов научных исследований через таможенную границу ЕАЭС различным видом транспорта

Kutepova O. N., Chepurykh A. O. Movement of scientific research objects across the customs border of the EAEU

Research of the scientific potential of Russia and universities of the Russian Federation. Identification of problems that a declarant of scientific research objects may face. Create recommendations to prevent these problems. Creation of regulations for the movement of objects of scientific

research across the customs border of the EAEU, creation of regulations for logistics supply chains, selection of the optimal mode of transport for the movement of objects of scientific research.

Keywords: Regulations for the movement of objects of scientific research, logistics, the movement of objects of scientific research across the customs border of the EAEU by various means of transport

Лисица А. А. Передовой опыт таможенного администрирования трансграничных цепочек поставок

Статья посвящена анализу международной практики трансграничного взаимодействия таможенных органов, направленной на сохранение и развитие глобальных цепочек поставок. Приведен опыт формирования механизмов сотрудничества таможенных администраций, основанных на принципах «одной остановки» и регионального «единого окна».

Основной замысел статьи — поиск в международной практике технологических и таможенных инструментов, обеспечивающих содействие перемещению торговых потоков.

Ключевые слова: таможенное сотрудничество, принцип «одной остановки», единое окно АСЕАН, таможенное администрирование

Lisitsa A. A. Best practices in customs administration of cross-border supply chains

The article is devoted to the analysis of international practice of cross-border interaction of customs authorities aimed at preserving and developing global supply chains. The experience of formation of mechanisms of cooperation of customs administrations based on the principles of “one stop” and regional “single window” is presented.

The main idea of the article is to search in international practice for technological and customs tools that facilitate trade.

Keywords: customs cooperation, one-stop principle, ASEAN single window, customs administration

Личман Е. А. Россия — Китай: анализ состояния рынка транспортно-логистических услуг в постпандемическом периоде

Мировая транспортно-логистическая система оказалась одной из наиболее пострадавших сфер в результате пандемии COVID-19. Особенно сильное влияние пандемия оказала на морские и железнодорожные перевозки на маршрутке Россия-Китай. В данной статье рассмотрены основные факторы

влияния, которые оказали негативное влияние на рынок транспортно-логистических услуг, а также предложены пути разрешения подобных проблем в будущей перспективе.

Ключевые слова: Китайская ассоциация контейнерной индустрии, Шанхайский экспортный индекс контейнерных перевозок, контейнер, КНР, спотовый рынок

Lichman E. A. Russia — China: analysis of the state of the market of transportation and logistics services in the post-pandemic period

The global transport and logistics system turned out to be one of the most affected areas as a result of the COVID-19 pandemic. The pandemic had a particularly strong impact on sea and rail transportation on the Russia-China minibus. This article discusses the main factors of influence that had a negative impact on the market of transport and logistics services, and also suggests ways to resolve such problems in the future.

Keywords: China Container Industry Association, Shanghai Container Shipping Export Index, container, China, spot market

Ляшенко М. В., Винокуров Н. А. Особенности развития и специализация в экспорте Камчатского края в современных условиях

В статье рассмотрена структура валового регионального продукта Камчатского края, проведен анализ и выделены основные отрасли. Указаны направления специализация экспорта: продажа рыбы и морепродуктов, а также минерального сырья. Проведен анализ импорта продукции. Определены перспективные направления экспорта товаров и услуг Камчатского края.

Ключевые слова: Камчатский край, валовой региональный продукт, экспорт, импорт, рыба и рыбная продукция

Lyashenko M. V., Vinokurov N. A. Features of development and specialization in the export of the Kamchatka territory in modern conditions

The article considers the structure of the gross regional product of the Kamchatka Territory, analyzes and identifies the main industries. The directions of export specialization are indicated: sale of fish and seafood, as well as mineral raw materials. The analysis of product imports was carried out. The perspective directions of export of goods and services of the Kamchatka Territory are defined.

Keywords: Kamchatka Krai, gross regional product, export, import, fish and fish products

Начкин А. И. Развитие подходов к автоматизации совершения таможенных операций при реализации модели интеллектуального пункта пропуска

В статье рассмотрены состояние и перспективы автоматизации совершения таможенных операций при реализации модели интеллектуального пункта пропуска. Проанализированы проблемы, возникающие при реализации модели интеллектуального пункта пропуска, и предложены пути их решения.

Ключевые слова: интеллектуальный пункт пропуска, технологические операции, подлежащие автоматизации, цифровые технологии

Nachkin A. I. Development of approaches to automation of customs operations in the implementation of the intelligent checkpoint model

The article discusses the state and prospects of automation of customs operations in the implementation of the smart point model. The problems arising in the implementation of the intellectual point model are analyzed and ways to solve them are proposed.

Keywords: intelligent checkpoint, technological operations subject to automation, digital technologies

Начкин А. И. Состояние и перспективы применения информационных ресурсов для проведения автоматической диспетчеризации таможенных деклараций

В статье рассмотрены состояние и перспективы автоматического распределения деклараций с применением технологии удаленного выпуска. в рамках концепции внедрения электронных таможен и центров электронного декларирования. Проанализированы проблемы, возникающие при диспетчеризации таможенных деклараций, и предложены пути их решения.

Ключевые слова: автоматическое распределение деклараций на товары, диспетчеризация таможенных деклараций, центр электронного декларирования

Nachkin A. I. Status and prospects of using information resources for automatic dispatching of customs declarations

The article discusses the state and prospects of automatic distribution of declarations using remote release technology. Within the framework of the concept of the introduction of electronic customs and electronic declaration centers. The problems arising during dispatching of customs declarations are analyzed and ways of their solution are proposed.

Keywords: automatic distribution of declarations for goods, dispatching of customs declarations, electronic declaration center

Панишко Е. П., Маер В. В. Реализация системы прослеживаемости товаров в Российской Федерации

Цифровизация всех происходящих в российской экономике процессов, включая сферу товарного обращения, предполагает необходимость использования различных цифровых устройств, технологий и инструментов для контроля за перемещением ввозимых товаров и их реализацией конечному потребителю. В качестве одного из таких средств выступает цифровая маркировка товаров средствами идентификации, позволяющая легализовать производителей продукции, товар и процесс его реализации в розничной торговле предприятиями всех форм собственности. В статье описывается процесс реализации системы прослеживаемости товаров в Российской Федерации. Описан перечень товаров, который подлежит прослеживаемости. Проанализированы новые введения со стороны обязанностей, которые налогоплательщики должны выполнить. Национальная система прослеживаемости позволит сократить случаи преступлений, связанные с уклонением от уплаты таможенных платежей и защитит экономическую безопасность Российской Федерации.

Ключевые слова: таможенные платежи, национальная система прослеживаемости, информационные технологии, регистрационный номер товарной партии, участник оборота товаров, оператор электронного документооборота

Panishko E. P., Maer V. V. Implementation of the goods traceability system in the Russian Federation

Digitalization of all processes taking place in the Russian economy, including the sphere of commodity circulation, implies the need to use various digital devices, technologies and tools to control the movement of imported goods and their sale to the final consumer. One of such means is the digital marking of goods by means of identification, which allows to legalize the manufacturers of products, goods and the process of its sale in retail trade by enterprises of all forms of ownership. The article describes the process of implementing the traceability system of goods in the Russian Federation. The list of goods that are subject to traceability is described. The new introductions from the side of the duties that taxpayers must fulfill are analyzed. The national traceable system will reduce cases of crimes related to customs evasion and protect the economic security of the Russian Federation.

Keywords: customs payments, national traceability system, information technology, registration number of the consignment, participant in the turnover of goods, operator of electronic document management

Панишко Е. П., Осипова А. И. Требования к учетно-аналитическому обеспечению в условиях цифровизации экономики

Цифровая экономика на современном этапе имеет весомое значение в развитии экономики в целом. Благодаря появлению технологий искусственного интеллекта, внедрению методов автоматизации деятельность любых подразделений становится более качественной. В условиях цифровизации возникают все новые требования к ведению бухгалтерского учета, происходит модернизация аналитического обеспечения. Следование преобразованиям помогает сохранять актуальность деятельности и развития той или иной отрасли. В статье рассматриваются требования к учетно-аналитическому обеспечению, а также прогноз объема новых технологий на мировом рынке.

Ключевые слова: цифровая экономика, цифровизация, учетно-аналитическое обеспечение, экономика

Panishko E. P., Osipova A. I. Requirements for accounting and analytical support in the conditions of digitalization of the economy

The digital economy at the present stage has a significant importance in the development of the economy as a whole. Thanks to the advent of artificial intelligence technologies, the introduction of automation methods, the activities of any departments become more qualitative. In the conditions of digitalization, new accounting requirements are emerging, analytical support is being modernized. Following the transformations helps to maintain the relevance of the activities and development of a particular industry. The article discusses the requirements for accounting and analytical support, as well as the forecast of the volume of new technologies on the world market.

Keywords: digital economy, digitalization, accounting and analytical support, economics

Парфенчук Л. М. Рекомендации по внедрению информационных технологий в систему управления субъектом хозяйствования

В статье предложено для эффективного управления информацией осуществлять внедрение в систему управления промышленным предприятием ERP-систем, результатом которого является получения большого количества разнообразной информации, необходимая для поддержки процессов преобразования производственного бизнеса, оптимизации работы органов управления всех уровней.

Ключевые слова: субъект хозяйствования, система управления, информационная система, информационные технологии, ERP-система

Parfenchuk L. M. Recommendations for the implementation of information technologies in the subject's management system management

The article proposes for effective information management to implement the introduction of ERP systems into the management system of an industrial enterprise, the result of which is the receipt of a large amount of various information necessary to support the processes of transforming the industrial business, optimizing the work of management bodies at all levels.

Keywords: business entity, management system, information system, information technology, ERP system

Рахконен М. Е. Формирование этических компетенций в условиях цифровизации

В статье рассматриваются вызовы современной цифровой культуры по отношению к субъекту деятельности цифровой парадигмы. Раскрыты понятия компетенция и цифровая культура. Обозначены основные проблемы современных требований в цифровом обществе. Внесены предложения по формированию этических компетенций как метакомпетенции с целью формирования устойчивой личности к вызовам цифровизации.

Ключевые слова: цифровизация, цифровая культура, метакомпетенция, этика, геймификация

Rahkonen M. E. Formation of ethical competencies in the conditions of digitalization

The article examines the challenges of modern digital culture in relation to the subject of the digital paradigm. The concepts of competence and digital culture are revealed. The main problems of modern requirements in the digital society are outlined. Proposals have been made on the formation of ethical competencies as metacompetencies in order to form a stable personality to the challenges of digitalization.

Keywords: digitalization, digital culture, metacompetence, ethics, gamification

Сердюкова И. О. Содействие расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, отвечающих национальным интересам Российской Федерации

Статья посвящена содействию расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей, которые отвечают национальным интересам

РФ. В работе проведено состояние ВЭД за январь-сентябрь 2019–2020 гг., а также сформулированы основные направления содействию расширению географии внешнеэкономических и инвестиционных связей.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, инвестиционные связи, экспорт, импорт

Serdyukova I. O. Assistance in expanding the geography of foreign economic and investment relations that meet the national interests of the Russian Federation

The article is devoted to promoting the expansion of the geography of foreign economic and investment relations that meet the national interests of the Russian Federation. In the paper, the state of foreign economic activity for January-September 2019 — 2020 is carried out, and the main directions for promoting the expansion of the geography of foreign economic and investment relations are formulated.

Keywords: foreign economic activity, investment relations, export, import

Софьянникова И. Ю. Центры электронного декларирования: формирование, развитие и проблематика функционирования

В статье раскрыты основные проблемы функционирования центров электронного декларирования, при осуществлении таможенного контроля, а также, проблемы, возникающие, при взаимодействии центров электронного декларирования с таможенными постами фактического контроля и структурными подразделениями таможни и предложены их возможные решения.

Ключевые слова: центр электронного декларирования, электронная таможня, технология удаленного выпуска

Sofyannikova I. Yu. Electronic declaration centers: formation, development and problems of functioning

The article reveals the main problems of the functioning of electronic declaration centers in the implementation of customs control, as well as problems arising from the interaction of electronic declaration centers with the customs posts of actual control and structural units of customs and suggests their possible solutions.

Keywords: electronic declaration center, electronic customs, remote release technology

Терешенкова А. Ю. Анализ программы развития внешнеэкономической деятельности в условиях цифровизации экономики

В статье проведен анализ программы развития внешнеэкономической деятельности в РФ в условиях цифровизации экономики, а также ряда др. целевых программ, действующих в н. в. Сформулированы проблемы развития методологии учета несырьевого экспорта для проработки мероприятий поддержки. Даны предложения по развитию цифровых платформ на базе имеющихся, формированию практики предоставления открытых данных на уровне государственных институтов для развития частных инициатив.

Ключевые слова: программа развития ВЭД, несырьевой экспорт, выход на новые рынки, инструменты поддержки экспорта, экспорт машин и оборудования

Tereshenkova A. Yu. Analysis of the program development international trade activities in the digital economy

The article analyzes the development of foreign economic activity in the Russian Federation, and other target programs operating in the present. The problems of development of the methodology for accounting for non-resource exports, measures for its support are formulated. Proposals are given for the development of digital platforms on the basis of existing ones, the formation of the practice of providing open data at the level of state institutions for the development of private initiatives

Keywords: Foreign economic activity development program, non-resource exports, entering new markets, export support instruments, export of machinery and equipment

Фомичева А. С. Совершенствование и обеспечение безопасности цепей поставок на территории ЕАЭС

В статье рассматриваются теоретические основы безопасности цепей поставок. Раскрыты вопросы обеспечения безопасности цепей поставок за счет устранения барьеров, изъятий и ограничений внутри ЕАЭС. Определены ограничения, которые влияют на взаимодействие ЕАЭС и других стран.

Ключевые слова: конкурентоспособность, безопасность цепей поставок, ВЭД, ЕАЭС, глобализация, ЕЭК

Fomicheva A. S. Improvement and ensuring the safety of supply chains in the territory of the EAEU

The article discusses the theoretical foundations of supply chain security. The issues of ensuring the security of supply chains by eliminating

barriers, exemptions and restrictions within the EAEU are disclosed. The restrictions that affect the interaction of the EAEU and other countries have been identified.

Keywords: competitiveness, security of supply chains, foreign economic activity, EAEU, globalization, EEC

Шеров-Игнатьев В. Г. Старые и новые барьеры на российско-казахстанской границе: опыт полевого исследования

Формирование Таможенного союза (ТС) России, Белоруссии и Казахстана, в 20215 г. ставшего основой Евразийского экономического союза (ЕАЭС), первой работающей интеграционной инициативы на постсоветском пространстве, дало шанс на реализацию экономических преимуществ ТС как формы интеграции за счет упрощенного пересечения взаимных границ стран Союза. Однако последовавшие события и процессы не позволили реализовать этот потенциал в должной мере. Статья посвящена анализу старых и вновь возникающих барьеров для развития трансграничного товарообмена между Россией и Казахстаном. Суждения и выводы базируются на опыте личной поездки автора в качестве пассажира трейлера через пограничный пункт Караозек в мае 2018 г., а также на материалах российской и казахстанской прессы и официальных сайтов. Среди выводов — констатация неудовлетворительного состояния пограничной и дорожной инфраструктуры как серьезного препятствия на пути трансграничной кооперации. Другой проблемой являются имитация борьбы за безопасность, ставящая под удар интеграцию в ЕАЭС как реальную основу безопасности России.

Ключевые слова: ЕАЭС, полевое исследование, граница, барьеры

Sherov-Ignatiev V. G. Old and new barriers on the Russian-Kazakh border: field research experience

The formation of the Customs Union (CU) of Russia, Belarus and Kazakhstan, which in 20215 became the basis of the Eurasian Economic Union (EAEU), the first working integration initiative in the post-Soviet space, gave a chance to realize the economic advantages of the CU as a form of integration through simplified crossing of mutual borders of the Union countries. However, the subsequent events and processes did not allow to realize this potential in due measure. The article is devoted to the analysis of old and newly emerging barriers to the development of cross-border trade between Russia and Kazakhstan. Judgments and conclusions are based on the experience of the author's personal trip as a trailer passen

ger through the Karaozek border checkpoint in May 2018, as well as on materials from the Russian and Kazakh press and official websites. Among the conclusions is the statement of the unsatisfactory state of the border and road infrastructure as a serious obstacle to cross-border cooperation. Another problem is the imitation of the struggle for security, jeopardizing integration into the EAEU as the real basis of Russia's security.

Keywords: EAEU, field study, border, barriers

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Агапова Анна Вячеславовна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного административного
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: agapova-av@ranepa.ru

Agapova Anna Vyacheslavovna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management of
RANEPA
Associate Professor of the Department of
Customs Administration
Candidate of Economic Sciences (PhD),
docent
e-mail: agapova-av@ranepa.ru

Аркадьева Ольга Геннадьевна

Чебоксары
Чувашский государственный университет
им. И. Н. Ульянова
Доцент кафедры финансов, кредита и
экономической безопасности
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: knedlix@yandex.ru

Arkadijeva Olga Gennadievna

Cheboksary
Chuvash State University named after
I. N. Ulyanov
Associate Professor of the Department of
Finance, Credit and Economic Security
Candidate of Economics, Associate
Professor
e-mail: knedlix@yandex.ru

Белущенко Кристина Викторовна

Люберцы
Российская таможенная академия
Аспирант направления
подготовки «Экономика»
e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Belushchenko Kristina Viktorovna

Lyubertsy
Russian Customs Academy
Postgraduate student of the field of study
"Economics"
e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Березина Наталия Вячеславовна

Чебоксары
Чувашский государственный университет
им. И. Н. Ульянова
Заведующий кафедрой финансов, креди-
та и экономической безопасности
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: study.2011@yandex.ru

Berezina Natalia Vyacheslavovna

Cheboksary
Chuvash State University named after
I. N. Ulyanov
Head of the Department of Finance, Credit
and Economic Security
Candidate of Economics, Associate
Professor
e-mail: study.2011@yandex.ru

Бойкова Майя Владимировна

Люберцы
Российская таможенная академия
Заведующий кафедрой управления
Кандидат педагогических наук, доцент
e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Boykova Maya Vladimirovna

Lyubertsy
Russian Customs Academy
Head of the Department of Management
Candidate of Pedagogical Sciences,
Associate Professor
e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Борисова Елена Михайловна

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский филиал Российской
таможенной академии
Доцент
Кандидат экономических наук
e-mail: skorodumshik@mail.ru

Borisova Elena Mikhailovna

Saint Petersburg
St. Petersburg Branch of the Russian
Customs Academy
Docent
PhD in Economics
e-mail: skorodumshik@mail.ru

Винокуров Никита Александрович

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Магистр
e-mail: nvdr00@gmail.com

Vinokurov Nikita Alexandrovich

Novosibirsk
Siberian Transport University
Master's degree student
e-mail: nvdr00@gmail.com

Ворона Анастасия Александровна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного админи-
стрирования
Кандидат экономических наук
e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Vorona Anastasiya Alexandrovna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPA
Associate Professor of the Department of
Customs Administration
Candidate of Economic Sciences (PhD)
e-mail: anastasiya_o@mail.ru

Воронин Сергей Евгеньевич

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Доцент кафедры «Таможенное дело»
e-mail: vserge@list.ru

Voronin Sergey Evgenievich

Novosibirsk
Siberian Transport University
Associate Professor of Customs
Department
e-mail: vserge@list.ru

Гетман Александр Николаевич

Санкт-Петербург
Законодательное собрание Санкт-
Петербурга
Эксперт-консультант
e-mail: agetman@mail.ru

Getman Alexandr Nicolaevich

Saint Petersburg
Legislative Assembly of St. Petersburg
Expert consultant
e-mail: agetman@mail.ru

Гетман Анастасия Геннадьевна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Заведующий кафедрой таможенного
администрирования
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: getman-ag@ranepa.ru

Getman Anastasia Gennadievna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPA
Head of Department of Customs
administration
PhD of Economics, Docent
e-mail: getman-ag@ranepa.ru

Головань Татьяна Викторовна

Новороссийск
ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова
Старший преподаватель кафедры «Таможенное право»
e-mail: GolovanTatyanaV@gmail.com

Golovan Tatyana Viktorovna

Novorossiysk
State Maritime University named after
Admiral F. F. Ushakov
Senior lecturer of the Department of
customs law
e-mail: GolovanTatyanaV@gmail.com

Гончарук Ирина Владимировна

Владивосток
Научно-исследовательский отдел Владивостокского филиала Российской таможенной академии
Научный сотрудник
Кандидат географических наук
e-mail: goncharuk.irina@vfrta.ru

Goncharuk Irina Vladimirovna

Vladivostok
Research Department of the Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy
Research Associate
Candidate of Geographical Sciences
e-mail: goncharuk.irina@vfrta.ru

Горохов Андрей Дмитриевич

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский имени В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии
Студент экономического факультета
e-mail: goroh01@inbox.ru

Gorokhov Andrey Dmitrievich

Saint Petersburg
Russian Customs Academy St. Petersburg branch named after Vladimir Bobkov
Student of the faculty of Economics
e-mail: goroh01@inbox.ru

Грицай Юрий Константинович

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного администрирования
Кандидат экономических наук
e-mail: gritsay-yk@ranepa.ru

Gritsai Yuri Konstantinovich

Saint Petersburg
North-West Institute of Management of RANEPA
Associate Professor of the Department of Customs Administration
PhD of Economics
e-mail: gritsay-yk@ranepa.ru

Добрынина Анастасия Сергеевна

Челябинск
Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)
Студент
e-mail: anastasya.dobrinina2015@yandex.ru

Dobrynina Anastasia Sergeevna

Chelyabinsk
South Ural State University (National Research University)
Student
e-mail: anastasya.dobrinina2015@yandex.ru

Ермакова Евгения Владимировна

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Аспирант кафедры таможенного дела
e-mail: ermakova.sftd@gmail.com

Ermakova Evgeniya Vladimirovna

Saint Petersburg
Saint Petersburg State University of Economics
Postgraduate student of the Department of Customs Affairs
e-mail: ermakova.sftd@gmail.com

Зверев Рафаэль Александрович

Москва

Московский областной таможенный пост
(Центр электронного декларирования)

Заместитель начальника таможни —
начальник Московского областного
таможенного поста (Центра электронного
декларирования), подполковник тамо-
женной службы

Аспирант Российской таможенной ака-
демии

e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Zverev Rafael Alexandrovich

Moscow

Moscow Regional Customs Post
(Electronic Declaration Center)

Deputy Head of Customs — Head of
the Moscow Regional Customs Post
(Electronic Declaration Center), Lieutenant
Colonel of the Customs Service

Postgraduate student of the Russian
Customs Academy

e-mail: mayya.boykova@yandex.ru

Истомин Леонид Григорьевич

Новосибирск

Сибирский государственный университет
путей сообщения

Профессор кафедры таможенного дела

Кандидат экономических наук, профессор

e-mail: istominlg@yandex.ru

Istomin Leonid Grigorevich

Novosibirsk

Siberian Transport University

Professor of the Department of Customs

Candidate of Economic Sciences,

Professor

e-mail: istominlg@yandex.ru

Калмыков Сергей Павлович

Новосибирск

Сибирский государственный университет
путей сообщения

Доцент кафедры «Таможенное дело»

Кандидат исторических наук, доцент

e-mail: oberst2006@mail.ru

Kalmykov Sergey Pavlovich

Novosibirsk

Siberian Transport University

Associate Professor of Customs

Department

Candidate of Historical Sciences,

Associate Professor

e-mail: oberst2006@mail.ru

Коновалова Татьяна Александровна

Санкт-Петербург

Северо-Западный институт управления

РАНХиГС

Доцент

Кандидат экономических наук

e-mail: konovalova-ta@ranepa.ru,

tatyakonovalov@yandex.ru

Konovalova Tatiana Alexandrovna

Saint Petersburg

North-West Institute of Management

of RANEPA

Associate professor

Candidate of Economic Sciences

e-mail: konovalova-ta@ranepa.ru,

tatyakonovalov@yandex.ru

Косицин Игорь Алексеевич

Омск

Омский государственный университет

путей сообщения, кафедра «Таможенное
дело и право»

Доцент кафедры

Кандидат юридических наук, доцент

e-mail: ikosicin@yandex.ru

Kositsyn Igor Alekseevich

Omsk

Omsk State University of Railway

Transport, Department of Customs and
Law

Associate professor of the department

Candidate of Legal Sciences, Associate

Professor

e-mail: ikosicin@yandex.ru

Косицина Лариса Александровна

Кандидат юридических наук, доцент
e-mail: Lar-kosicina@yandex.ru

Kositsina Larisa Alexandrovna

Candidate of Legal Sciences, Associate
Professor
e-mail: Lar-kosicina@yandex.ru

Кочкаров Рашид Хасанбиевич

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Профессор кафедры таможенного адми-
нистрирования
Доктор сельскохозяйственных наук, до-
цент
e-mail: kochkarov-rk@ranepa.ru

Kochkarov Rashid Hasanbievich

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPA
Professor of the Department of Customs
Administration
Doctor of Agricultural Sciences, Associate
Professor
e-mail: kochkarov-rk@ranepa.ru

Курицына Наталья Игоревна

Кострома
Костромской государственный универ-
ситет
Доцент кафедры менеджмента и марке-
тинга
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: Kuritsyna@bk.ru

Kuritsyna Natalia Igorevna

Kostroma
Kostroma State University
Associate Professor of the Department of
Management and Marketing
Candidate of Economics, Associate
Professor
e-mail: Kuritsyna@bk.ru

Кутепова Оксана Николаевна

Челябинск
Южно-Уральский государственный уни-
верситет (национальный исследователь-
ский университет)
Доцент кафедры «Таможенное дело»
e-mail: kutepovaon@susu.ru

Kutepova Oksana Nikolaevna

Chelyabinsk
South Ural State University (National
Research University)
Associate Professor of the Department of
Customs
e-mail: kutepovaon@susu.ru

Лисица Анна Анатольевна

Уссурийск
Таможенный пост ДАПП Полтавка Ус-
сурийской таможни Дальневосточного
таможенного управления
Заместитель начальника, аспирант Рос-
сийской таможенной академии
e-mail: lisitsa108@mail.ru;
LisitsaAA@dvtu.customs.ru

Lisitsa Anna Anatolyevna

Ussuriysk
Customs post DAPP Poltavka of the Ussuri
Customs of the Far Eastern Customs
Administration
Deputy Head, Postgraduate student of the
Russian Customs Academy
e-mail: lisitsa108@mail.ru;
LisitsaAA@dvtu.customs.ru

Личман Елена Александровна

Санкт-Петербург
ООО «Эксперт-Сервис», Колледж бизнеса и технологий ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»
Менеджер по коммерции, преподаватель СПО, аспирант кафедры «Таможенное дело» СПбГЭУ
e-mail: Elena.lichman@mail.ru

Ляшенко Максим Викторович

Новосибирск
Сибирский государственный университет путей сообщения
Доцент кафедры «Мировая экономика и туризм»
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: nvdr00@gmail.com

Маер Валерия Витальевна

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский им. В. Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии
Студент факультета таможенного дела
e-mail: maer-2001@mail.ru

Мазалова Александра Геннадьевна

Новосибирск
Сибирский государственный университет путей сообщения
Студент
e-mail: a-mazalova99@bk.ru

Марченкова Амина Александровна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления РАНХиГС
Студент
e-mail: aminka-1976@mail.ru

Меликджанян Нина Гайковна

Новосибирск
Сибирский государственный университет путей сообщения
Студент
e-mail: oberst2006@mail.ru

Lichman Elena Aleksandrovna

Saint Petersburg
Expert-Service LLC, College of Business and Technology St. Petersburg State University of Economics
Commerce Manager, SPO teacher, postgraduate student of the Department of Customs Affairs of SPbGEU
e-mail: Elena.lichman@mail.ru

Lyashenko Maxim Viktorovich

Novosibirsk
Siberian Transport University
Associate Professor of the Department "World Economy and Tourism"
PhD in Economics, Associate Professor
e-mail: nvdr00@gmail.com

Maer Valeria Vitalievna

Saint Petersburg
St. Petersburg named after V. B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy
Student of the Faculty of Customs
e-mail: maer-2001@mail.ru

Mazalova Alexandra Gennadevna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: a-mazalova99@bk.ru

Marchenkova Amina Alexandrovna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management of RANEP
Student
e-mail: aminka-1976@mail.ru

Melikdzhanyan Nina Gaykovna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: oberst2006@mail.ru

Мирная Елизавета Алексеевна

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский им. В. Б. Бобкова
филиал Российской таможенной акаде-
мии
Студент экономического факультета
e-mail: goroh01@inbox.ru

Mirnaya Elizabeth Alexeyevna

Saint Petersburg
Russian Customs Academy St. Petersburg
branch named after Vladimir Bobkov
Student of the faculty of Economics
e-mail: goroh01@inbox.ru

Морозов Иван Александрович

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Студент
e-mail: morozov.vanya2312@gmail.com

Morozov Ivan Aleksandrovich

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: morozov.vanya2312@gmail.com

Морозова Анна Алексеевна

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Студент
e-mail: unikim9599@mail.ru,
89137321591@mail.ru

Morozova Anna Alekseevna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: unikim9599@mail.ru,
89137321591@mail.ru

Начкин Александр Иванович

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного админи-
стрирования
Кандидат военных наук, доцент
e-mail: svbor78@yandex.ru

Nachkin Alexander Ivanovich

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPА
Associate Professor of the Department of
Customs Administration
Candidate of Military Sciences, Docent
e-mail: svbor78@yandex.ru

Николаева Софья Владимировна

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский филиал Российской
таможенной академии
Студент
e-mail: vponkin863@gmail.com

Nikolaeva Sofya Vladimirovna

Saint Petersburg
St. Petersburg Branch of the Russian
Customs Academy
Student
e-mail: vponkin863@gmail.com

Осипова Анастасия Игоревна

Санкт-Петербург
Российский государственный педагогиче-
ский университет им. А. И. Герцена
Магистрант экономической теории и
экономического образования
e-mail: anastasiya99-1999@mail.ru

Osipova Anastasia Igorevna

Saint Petersburg
A. I. Herzen Russian State Pedagogical
University
Master's degree in Economic Theory and
Economic Education
e-mail: anastasiya99-1999@mail.ru

Панишко Елена Павловна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного администрирования
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: panishko-ep@ranepa.ru

Panishko Elena Pavlovna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPA
Associate Professor of the Department of
Customs Administration
Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor
e-mail: panishko-ep@ranepa.ru

Парфенчук Лилия Матвеевна

Санкт-Петербург
Институт исследования проблем управления
энергоэффективными бизнес-технологиями,
Санкт-Петербургский им. В. Б. Бобкова
филиал Российской таможенной академии
Научный сотрудник
e-mail: liliya_parf@mail.ru

Parfenchuk Lilia Matveevna

Saint Petersburg
Institute for Research of Problems of
Management of Energy-efficient Business
Technologies,
St. Petersburg named after V. B. Bobkov
branch of the Russian Customs Academy
Research Associate
e-mail: liliya_parf@mail.ru

Рахконен Марина Евгеньевна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления
РАНХиГС
Старший преподаватель
e-mail: rakhkonen-me@ranepa.ru

Rahkonen Marina Evgenjevna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management
of RANEPA
Senior Lecturer
e-mail: rakhkonen-me@ranepa.ru

Селезнев Игорь Вячеславович

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Студент
e-mail: oberst2006@mail.ru

Seleznev Igor Vyacheslavovich

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: oberst2006@mail.ru

Сердюкова Ирина Олеговна

Люберцы
Российская таможенная академия
Магистрант 2-го курса заочной формы
обучения
e-mail: i.o.serdyukova@gmail.com

Serdyukova Irina Olegovna

Lyubertsy
Russian Customs Academy
Master's student of the 2nd year of
correspondence education
e-mail: i.o.serdyukova@gmail.com

Софьянникова Ирина Юрьевна

Люберцы
Российская таможенная академия
Главный государственный таможенный инспектор отдела таможенного оформления и таможенного контроля № 2 МОТП (ЦЭД)
Преподаватель кафедры таможенных операций и таможенного контроля
e-mail: i.sofyannikova@customs-academy.ru

Терешенкова Анна Юрьевна

Санкт-Петербург
Северо-Западный институт управления РАНХиГС
Доцент кафедры таможенного администрирования
Кандидат экономических наук
e-mail: Atereshenkova@gmail.com

Тонконог Виктория Владимировна

Новороссийск
ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова
Доцент кафедры «Таможенное право»
Кандидат экономических наук, доцент
e-mail: vikatonkonog79@mail.ru

Фильчакова Виктория Алексеевна

Новосибирск
Сибирский государственный университет путей сообщения
Студент
e-mail: Qiki1999@mail.ru

Фомичева Анна Сергеевна

Москва
Группа компаний «Бизнес Логистика»
Основатель и руководитель
e-mail: fas@b-logistic.org

Чепурных Артур Олегович

Челябинск
Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)
Студент
e-mail: artur.chepurnykh@mail.ru

Sofyannikova Irina Yuryevna

Lyubertsy
Russian Customs Academy
Chief State Customs Inspector of the Department of Customs Clearance and Customs Control No. 2 of the MOC (CED)
Lecturer of the Department of Customs Operations and Customs Control of the Russian Customs Academy
e-mail: i.sofyannikova@customs-academy.ru

Tereshenkova Anna Yurievna

Saint Petersburg
North-West Institute of Management of RANEPA
Associate Professor at the Department of Customs Administration
PhD in Economics
e-mail: Atereshenkova@gmail.com

Tonkonog Viktoriya Vladimirovna

Novorossiysk
State Maritime University named after Admiral F. F. Ushakov
Associate Professor of the Customs law
PhD in economics, Associate professor
e-mail: vikatonkonog79@mail.ru

Filchakova Victoria Alexeevna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: Qiki1999@mail.ru

Fomicheva Anna Sergeevna

Moscow
Group of companies "Business Logistics"
Founder and CEO
e-mail: fas@b-logistic.org

Chepurykh Artur Olegovich

Chelyabinsk
South Ural State University (National Research University)
Student
e-mail: artur.chepurnykh@mail.ru

Шеров-Игнатьев Владимир Генрихович

Санкт-Петербург
Санкт-Петербургский государственный
университет
Доцент Кафедры мировой экономики
Кандидат экономических наук
e-mail: v.sherov-ignatev@spbu.ru

Sherov-Ignatiev Vladimir Genrikhovich

Saint Petersburg
St. Petersburg State University
Associate Professor of the Department of
World Economy
Candidate of Economic Sciences
e-mail: v.sherov-ignatev@spbu.ru

Шилова Юлия Александровна

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Студент
e-mail: schilova.iulya2011@yandex.ru

Shilova Julia Alexandrovna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: schilova.iulya2011@yandex.ru

Шишова Алина Сергеевна

Новосибирск
Сибирский государственный университет
путей сообщения
Студент
e-mail: shiroyusha@bk.ru

Shishova Alina Sergeevna

Novosibirsk
Siberian Transport University
Student
e-mail: shiroyusha@bk.ru

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ
Северо-Западного института управления РАНХиГС

Том 12
Выпуск 4(51)

Печатается в авторской редакции

Директор издательско-полиграфического центра *Е. Ю. Князев*
Верстка *Е. Б. Сухопаровой*

Подписано в печать 24.12.2021.
Гарнитура Newton.
Формат 60×90 ¹/₁₆. Усл. печ. л. 20,5.
Бумага офсетная. Тираж 150 экз.

Комплекс издательско-полиграфических работ выполнен
в издательско-полиграфическом центре
Северо-Западного института управления
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
199004, Санкт-Петербург, В. О., 8-я линия, д. 61.
Тел.: (812) 335-42-10. Факс: (812) 335-42-16. E-mail: ph-sziu@ranepa.ru